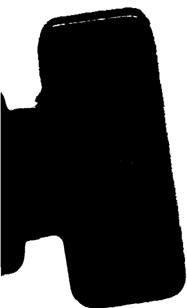






HANDLEIDING

TOT

HET OPMAKEN VAN DE AVARIJEN,

DOOR

Mr. P. VAN DER HOEVEN,
Regter in de Arrondissements-Regtbank te Rotterdam

TWEEDE DRUK.



DORDRECHT,
P. K. Braat.
1858.

Gedrukt : BLUSSÉ & COMP.

Aan den Heer A. VAN RIJCKEVORSEL Hz.,
Voorzitter der Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam.

Bij de toezending en opdragt van dit werkje, waartoe gij mij goedgunstig verlof gaaft, heb ik slechts weinig te melden. Geboren en opgevoed in eene handelstad, en daardoor diep doordrongen van het gewigt, dat handel en scheepvaart voor ons land hebben, was het bij het volbrengen van mijne Academische studiën mijn voornemen, om mij meer bijzonder op het handelsregt toe te leggen. Dit plan werd door mij aan u medegedeeld en door u goedgekeurd, en toen ik mij in 1836 *tot u wendde om inzage te mogen ontvangen van de belangrijke aan- en opmerkingen voor de herziening van het Wetboek van Koophandel, zooals dit, in* 1830 *ter landsdrukkerij was uitgegeven, wist gij met de u eigene heuschheid te bewerken, dat die inzage aan mij verleend werd, wel onder beperkende voorwaarden, maar het doel werd door mij toch bereikt, namelijk dat ik kon zien hoe een deel van den handelstand over sommige regtsbeginselen en wetsbepalingen dacht. Slechts uit mijne schriftelijke aanteekeningen*

heb ik u kunnen overtuigen, dat ze zorgvuldig door mij waren nagegaan en onderzocht. De geheimhouding mij door de kamer opgelegd is later opgeheven, en in het werk van Mr. VOORDUIN *worden ze dikwerf aangehaald en woordelijk overgenomen. Thans hoop ik u ten aanzien van een onderwerp een openlijk bewijs te kunnen geven, dat ze naauwkeurig door mij zijn geraadpleegd en overwogen. Geheimhouding in eene zaak van wetenschap is mij steeds vreemd voorgekomen; zoo zal men met de kennis, welke men vergaard heeft, toch weinig nut kunnen stichten. De zucht tot geheimhouding is echter, althans in onze handelstad, veel grooter dan ik mij die aan de Academie had durven voorstellen. Voor mij, ik ben van eene tegenovergestelde meening, en geloof dat men zijne vergaarde kennis zooveel mogelijk moet openbaren; is hetgeen men ter algemeene kennisse brengt goed, zoo zal men er zijn voordeel mede doen, en is het kwaad, zoo zal het bestreden worden; de waarheid zal er echter altijd bij winnen. Aan de zucht om nuttig te zijn moet dit geschrift worden toegeschreven. Het had sinds langen tijd mijne aandacht getroffen, dat in het opmaken van avarijen eene groote eenzijdigheid hier ter stede heerschte, omdat dit sinds jaren slechts door enkele personen verrigt werd. Geene wetenschap komt vooruit dan door wrijving van gedachten. Mogt het mij gelukt zijn dit onderwerp kort en duidelijk te hebben behandeld, en daardoor den lust bij jeugdige Regtsgeleerden opgewekt, om hierop meer bijzonder hunne aandacht te vestigen, het onderwerp verdient het in volle mate. Misschien vindt een koopman of reeder hier of daar ook wel een nuttige wenk. Wat in dit geschrift voorkomt, blijft natuurlijk geheel voor mijne rekening; ofschoon ik hoop de waarheid gezegd te hebben, zoo maak*

ik toch op onfeilbaarheid geen aanspraak. Mijn doel was eene gemakkelijke en duidelijke handleiding voor het opmaken der gemeene avarij te schrijven, vond dit bijval, daaraan later uitbreiding te geven, en onze wetgeving met die van andere zeevarende natiën te vergelijken. In dit voornemen zal ik door veelvuldige andere ambtsbezigheden waarschijnlijk thans wel verhinderd worden. Moge een ander Regtsgeleerde dan die taak eens opvatten, en daarvoor bij den handelstand eenige ondersteuning en bemoediging vinden, dan zal de tijd misschien nog komen dat handelstand en de stand van Regtsgeleerden elkander over en weder die achting hier ter stede zullen toedragen, welke zij verdienen, tevens daardoor beide in aanzien toenemen, en beider kennis in handelsregt vooruitgaan.

Ontvang, enz.

Mr. P. VAN DER HOEVEN.

ROTTERDAM,
31 *Julij* 1854.



INHOUD.

HOOFDSTUK I.

Over de avarijen in het algemeen.

Door avarijen verstaat de Ned. wet alle *buitengewone* onkosten ten dienste van het schip en de goederen, gezamenlijk of afzonderlijk gemaakt, alle *schade*, die aan het schip en de goederen overkomt gedurende de reis. Art. 696 W. v. K.

Voor het schip wordt *de reis* geacht begonnen te zijn van het oogenblik, dat de schipper een begin heeft gemaakt met het laden der koopmanschappen, of zoo het alleen in ballast moest vertrekken, zoodra er een begin is gemaakt met den ballast in te laden. Art. 624 W. v. K.

De reis wordt geacht geëindigd een en twintig dagen nadat het schip ter bestemde plaats is aangekomen, of zooveel eerder, als de laatste koopmanschappen of goederen gelost zijn. Art. 625 W. v. K. Bij eene uit- en te-huisreis, of bij meer dan eene reis, eindigt het op dezelfde wijze na de laatste reis. Art. 626 W. v. K.

Voor de goederen of koopmanschappen begint de reis, zoodra de goederen zijn gebragt op de kade of den wal, om van daar ingeladen of vervoerd te worden naar de schepen, waarin deze geladen worden, en eindigt vijftien

1

dagen, nadat het schip ter bestemde plaats is aangekomen, of zoo veel eerder als de goederen aldaar zullen zijn gelost, en op de kade of den wal geplaatst. Art. 627 W. v. K.

Die termijn van 15 dagen kan langer duren, wanneer de schipper in dien tijd wettig verhinderd wordt te lossen, en duurt dan tot dat er gelost is. Art. 629 W. v. K.

Goederen, die nog niet zijn ingeladen, hetzij in het principale schip, hetzij in de vaartuigen bestemd om dezelve naar het schip over te voeren, dragen in geen geval in de rampen, die aan het principale schip, waarin dezelve geladen moeten worden, overkomen. Art. 706 W. v. K.

Voor het omslaan der *gemeene* avarij begint het tijdstip dus later als voor de bijzondere avarijen, die vroeger kunnen plaats hebben.

Door het binnenloopen in eene noodhaven wordt de reis niet gestaakt, Art. 628 W. v. K., doch wordt zij wettig gestaakt, zoo eindigt de reis met betrekking tot het schip *een en twintig* dagen, en met betrekking tot de goederen *vijftien* dagen, nadat de staking der reis heeft plaats gehad, of zoo veel korter als de laatste goederen of koopmanschappen gelost zijn. Art. 632 W. v. K.

Voor de vrachtpenningen begint de reis van het oogenblik en naar mate dat de vracht betalende goederen en koopmanschappen in het schip geladen zijn, en eindigt *vijftien* dagen, nadat het schip ter bestemde plaats is aangekomen, of zoo veel eerder als de goederen zijn gelost. Die termijn van 15 dagen kan soms langer du-

ren, wanneer de schipper in dien tijd wettig verhinderd wordt te lossen, en eindigt dan tot dat er gelost is. Art. 630 W. v. K.

Voor de bodemerij begint de reis ten opzigte van het verbondene schip en deszelfs tuigagie, oorlogstuig en victualie, van het oogenblik, dat het is onder zeil gegaan, en eindigt op het tijdstip, waarop het schip ter plaatse zijner bestemming het anker heeft laten vallen of vastgemaakt is. Ten opzigte van de goederen, zoodra dezelve in het schip of in de vaartuigen, die de goederen aan boord moeten brengen, geladen zijn, en indien de bodemerij op reeds geladene koopmanschappen gedurende de reis is aangegaan, van den dag, waarop de overeenkomst is gesloten. In de beide laatste gevallen eindigt het gevaar, zoodra de goederen ter bestemde plaatse zijn gelost, of hadden behooren gelost te worden. Art. 585 en 631 W. v. K. Bodemerij uit noodzakelijkheid gesloten, draagt, indien het tegendeel niet uitdrukkelijk is bedongen, geene andere avarij dan de schade uit het verlies of uit de vermindering van het verbondene door toevallen op zee. Art. 589 W. v. K.

Het staat aan partijen vrij om andere bedingen, wegens het beginnen en eindigen der reis, te maken. Is dit niet geschied, zoo moeten bovenstaande regels gevolgd worden, en moeten de avarijen geregeld worden, zoo als in de volgende hoofdstukken zal worden gezegd, ook alweder, wanneer daaromtrent door partijen geene andere overeenkomsten zijn gemaakt. Art. 697 W. v. K.

HOOFDSTUK II.

Over de gemeene avarij.

Nergens heeft de wetgever eene bepaalde definitie opgegeven van hetgeen men door gemeene avarijen te verstaan hebbe, ofschoon in Art. 699 n°. 23 W. v. K. de kenteekenen daarvan worden opgegeven. In het algemeen kan men als het kenteeken daarvan aannemen, dat het die schaden zijn, welke uit nood opzettelijk en vrijwillig zijn gemaakt tot behoud van schip en lading, en de onmiddellijke gevolgen van dien.

Tot gemeene avarijen brengt de wetgever in Art. 699 W. v. K.:

1. Hetgeen aan den vijand of aan zeeroovers voor bevrijding of afkoop van schip en lading gegeven is. In geval van twijfel wordt het steeds daarvoor gehouden, dat de afkoop in het belang van schip en lading heeft plaats gehad.

Geschiedt de afkoop slechts voor het schip, zoo is dit bijzondere avarij, welke alleen door het schip moet gedragen worden; was dit uitsluitend geschied voor de lading, zoo zoude alleen de lading de schade moeten dragen. Zie ook VOORDUIN, dl. X bl. 459.

Heeft de vijand of de zeeroover eigendunkelijk goede-

ren afgenomen en geroofd, en daarna het schip vrijgelaten, zoo is die berooving slechts bijzondere avarij.

2. Hetgeen tot gemeen behoud, of ten gemeenen nutte van schip en lading is moeten worden geworpen.

Zoodra de werping slechts heeft plaats gehad tot behoud van een van beide, verliest de werping het karakter van gemeene avarij, en dit geval is zeer wel mogelijk. Men denke slechts aan goederen, welke aan bederf onderhevig zijn, en door hun bederf de overige lading zouden kunnen aansteken, zonder dat daardoor het schip werd in gevaar gebragt. Werden om deze reden nu de goederen geworpen, zoo zoude dit bijzondere avarij zijn, welke slechts door de lading zou moeten gedragen worden.

Zoo de schipper van oordeel is, dat er geworpen moet worden, moet hij daarover vooraf beraadslagen met zijne reeders, inladers of hunne gemagtigden, zoo die tegenwoordig zijn. Altijd moet hij in dat geval raadplegen met zijne officieren en de voornaamsten zijner scheepsgezellen. Bij verschil moet het gevoelen van den schipper gevolgd worden. Art. 367 W. v. K. Bij de werping moeten bij voorkeur genomen worden zoo mogelijk die goederen, welke het meest ontbeerlijk, het zwaarst in gewigt en het minst in waarde zijn, en vervolgens de koopmanschappen van het eerste verdek, doch weder eerst na beraad met de voornaamsten van het scheepsvolk. Art. 368 W. v. K.

Ook de verschuldigde vracht van de over boord geworpene goederen behoort tot de gemeene avarij, hoewel dit niet met zoo vele woorden in de wet staat

uitgedrukt. Bij de aanmerkingen op het wetboek van 1830 zeide de Rotterdamsche Kamer van Koophandel: Er zijn twee wegen langs welke men in deze aan ieder de verschuldigde vergoeding kan geven; — men vergoedt namelijk in de avarij-opmaking aan den koopman de waarde van de over boord geworpene goederen *zonder aftrek van de vracht,* en belast denzelven met de betaling dier vracht aan den schipper; of wel men vergoedt aan den koopman slechts de waarde van zijne goederen *na aftrek der vracht,* en brengt in rekening het beloop dier vracht *ten behoeve van den schipper;* het wetboek bepaalt in art. 729 dat de laatst opgenoemde wijze zal plaats hebben; daarom wilde men dat de vracht van geworpen goed uitdrukkelijk onder de gemeene avarij vermeld werd. Voorduin, dl. X bl. 518.

De wetgever gaf aan dit verzoek geen gehoor, doch daaruit volgt niet, dat die vracht niet onder de gemeene avarij moet opgenomen worden. De inlader is, volgens art. 481 W. v. K., de vracht verschuldigd van zijne goederen, die tot algemeen behoud over boord zijn geworpen. Die vracht wordt bij de werping opzettelijk en vrijwillig opgeofferd tot behoud en gemeen welzijn van schip en lading en behoort dus, volgens de slotbepaling van art. 699 n°. 23 W. v. K., tot de gemeene avarij.

3. Kabels, masten, zeilen en andere gereedschappen, die men ten zelfden einde heeft gekapt of gebroken.

Het kan gebeuren, dat masten en zeilen door storm over boord geslagen worden, doch door eenige touwen aan het schip verbonden blijven. Is het noodig om deze over boord geslagene goederen te kappen ter voorko-

ming van grootere gevaren, zoo is dit laatste gemeene avarij, terwijl het breken en over boord slaan slechts bijzondere avatij was. Voor de berekening der gemeene avarij berekent men dan die goederen niet naar de waarde in hunnen onbeschadigden toestand, maar naar die, waarin zij zich beschadigd over boord bevonden.

De schipper mag niet kappen dan na gehoudene raadpleging met zijne reeders, inladers of hunne gemagtigden, zoo die tegenwoordig zijn, en steeds moet hij daarover beraden met zijne officieren en de voornaamsten zijner scheepsgezellen. Bij verschil moet nogtans zijn gevoelen gevolgd worden. Art. 367 W. v. K.

4. Ankers, touwen en andere voorwerpen, die men almede ten zelfden einde is genoodzaakt geweest te laten slippen.

Men lette wel op, dat het bloote verlies van ankers, kettingen en touwen geene gemeene avarij daarstelt, maar om daartoe te behooren, moet de schipper genoodzaakt geweest zijn om deze te laten slippen of kappen tot behoud van schip en lading. Ook in dit geval moet de schipper raadplegen, zoo als in het vorige nummer is vermeld.

5. De schade, aan de in het schip geblevene goederen door het over boord werpen veroorzaakt.

Het werpen van goederen heeft dikwerf ten gevolge, dat de aan boord geblevene goederen belangrijke schade bekomen hebben. Deze schade nu is een onmiddellijk gevolg van de vrijwillige daad van werping tot behoud van schip en lading, en daarom behoort deze schade dan ook tot de gemeene avarij.

6. De schade, die aan het ligchaam van het schip

opzettelijk is toegebragt, om het werpen en ligten of bergen der goederen gemakkelijk te maken, of om de waterlozing te bevorderen, en de schade, die alsdan door dat water aan de lading is toegebragt.

Niet zelden moeten in het schip opzettelijk gaten gehakt worden, om daardoor gemakkelijker bij de lading te komen en deze te werpen. Die schade, aan het schip vrijwillig toegebragt, behoort tot de gemeene avarij. Zoo ook, wanneer de schipper genoodzaakt is geweest, tot bevordering van spoedige waterlozing, in het schip gaten te hakken, hetgeen geschieden kan b. v. wanneer een schip door een lek veel water heeft ingekregen en later op een droogte gezet wordt, alsdan kan het raadzaam zijn op die wijze spoedig het water te lozen. Heeft het water zich op eene bepaalde plaats opgehoopt, zoodat eenige goederen daardoor veel lijden, andere minder, en moet deze ophooping tot gemeenschappelijk behoud weggenomen worden, dan valt de schade, daardoor opzettelijk veroorzaakt, in gemeene avarij; niet elke schade van het water, maar alleen deze opzettelijke schade is gemeene avarij. Het onderscheid in de verdeeling zal steeds veel moeijelijkheid opleveren, daar het moeijelijk zal zijn om te bepalen, welke schade onwillekeurig, en welke schade met opzet is toegebragt. Ontstaat er brand in het schip, zoodat het noodig is om gaten in het schip te hakken en daardoor water in te laten tot blussching, zoo behooren deze schaden, mijns inziens, tot de gemeene avarij, wanneer zij hebben gestrekt tot behoud van schip en lading, en hiermede stemmen ook de belangrijkste schrijvers over dit onderwerp in. Zie Nolte, Bnd II bl. 621.

7. De oppassing, genezing, het onderhoud en de schadeloosstelling van alle zich aan boord bevindende personen, die bij het verdedigen van het schip gewond of verminkt zijn geraakt.

Alle aan boord zich bevindende personen, dus ook passagiers hebben hierop aanspraak. De billijkheid vorderde, dat zij, die het gemeenschappelijk goed tegen die gevaren verdedigd hadden, ook van dat gemeenschappelijk goed hunne vergoeding ontvingen. De schepeling blijft zijne huur behouden, en is geregtigd tot oppassing en genezing, en in geval van verminking, tot schadeloosstelling, op zoodanigen voet en op zoodanige wijze, als de regter in geval van verschil zal oordeelen te behooren. Art. 423 en 424 W. v. K.

8. De schadeloosstelling of het rantsoen van hen, die in dienst van het schip en de lading, naar zee of naar land zijnde afgezonden, genomen, gevangen gehouden of slaaf gemaakt zijn.

In de officiële uitgave der wetboeken staat schip *of* lading, dit moet zijn schip *en* lading.

Volstrekt wordt hier gevorderd dat zij in dienst van het schip en de lading naar zee of naar land gezonden waren, en *toen* genomen, gevangen gehouden of slaaf gemaakt werden. Was dit gebeurd, terwijl zij zich om andere redenen van boord begeven hadden, zoo zoude dit niet tot gemeene avarij behooren. Men lette wel op, dat de schadeloosstelling of het rantsoen alleen tot de gemeene avarij behoort. De schepeling heeft nog het regt om zijne geheele soldij te vorderen, doch deze komt slechts ten laste van het schip en de vracht. Art. 433 W. v. K.

De hoegrootheid der schadeloosstelling, en hoe daarmede moet gehandeld worden, wordt geregeld bij het Kon. besl. van 30 Aug. 1829, Staatsbl. n°. 61, houdende bepalingen nopens het verlossen uit de slavernij van slaaf gemaakte schepelingen.

9. De gagiën en het onderhoud van het scheepsvolk gedurende den tijd, dat het schip is verpligt geweest zich in eene noodhaven op te houden.

Gewigtig waren de bezwaren tegen deze bepaling door den handel aangevoerd, als zoude dit aanleiding geven, dat schippers al ligtelijk in noodhavens zouden binnenloopen, ten nadeele van de lading, welk beginsel vooral gevaarlijk was voor Noordsche havens, in welke de schippers onder het herstellen der schade, spoedig genoodzaakt konden worden om aldaar te overwinteren, gedeeltelijk ten laste van de lading.

Aan deze bepaling is spoedig eene zeer beperkte uitlegging gegeven, bevestigd door regterlijke uitspraken, dat de gagiën en het onderhoud van het scheepsvolk slechts tot *zoo lang* onder de gemeene avarij gerekend worden, als de schipper genoodzaakt is geweest om in de noodhaven te blijven tot herstelling der schade, en niet om andere bijkomende omstandigheden, zoo als het invriezen, ijsgang, storm, enz. Zie het vonnis van de Arrondissements-Regtbank te Rotterdam 4 Mei 1840, Weekblad van het Regt n°. 97, en de daarover gehoudene pleidooijen n°. 216 en het arrest van het Hof van Holland van 3 Maart 1841 n°. 232.

Hoe moet het met deze kosten gaan, wanneer een schipper, om de neming te ontgaan, in eene neutrale haven binnenloopt? In Hamburg zijn deze kosten in

gemeene avarij gebragt. Zie NOLTE, Bnd II bl. 645.

10. De loodsgelden en verdere havenkosten, die bij het in- en uitzeilen naar en van eene noodhaven moeten betaald worden.

De gewone loods- en havenkosten zijn geene avarijen, maar gewone kosten voor rekening van het schip.

Alleen dan wanneer zij het gevolg zijn van het binnenloopen in eene *noodhaven*, worden deze tot de gemeene avarijen gebragt. Art. 708 W. v. K.

11. De huren der pakhuizen en bergplaatsen, waarin de goederen, die in het schip gedurende de reparatie in eene noodhaven niet kunnen blijven, moeten opgeslagen worden.

Wat zal het gevolg zijn, wanneer die goederen in de pakhuizen door brand geheel of gedeeltelijk vergaan? Het is mijne meening, dat deze schade als bijzondere avarij moet beschouwd worden. Het kenmerk van gemeene avarij ontbreekt hier, namelijk dat de schade vrijwillig is gemaakt. Wel is waar blijven schip en lading, hoewel hier feitelijk van elkander gescheiden, in gemeenschap *ex analogia* Art. 703, 704 en 705 W. v. K., doch ook in het schip had brand kunnen ontstaan, waardoor een gedeelte der lading was te loor gegaan, als dan zoude deze schade nimmer als gemeene avarij zijn aangemerkt geworden, omdat hier de vrijwillige daad tot het maken der schade ontbreekt; hetzelfde blijft waar, wanneer de goederen in eene noodhaven feitelijk gescheiden worden.

M. PÖHLS, Thl. II bl. 654, is van dezelfde meening.

In dat geval toch kan men niet stellen, dat zij ver-

brand zijn ten gevolge van het binnenloopen in eene noodhaven; alleen de onmiddellijke gevolgen van gemeene avarijen behooren tot de gemeene avarijen.

12. De reclame-kosten, indien schip en lading zijn aangehouden of opgebragt en beiden door den schipper worden gereclameerd.

Een volstrekt vereischte voor de toepassing van deze bepaling is, dat *beide* zijn aangehouden en *beide* worden gereclameerd. Wordt slechts een van beide gereclameerd, zoo is dit bijzondere avarij. De reclame van schip en lading behoeft niet te gelijker tijd ingesteld te worden, maar mag bij elkander opvolgende instantiën geschieden. VOORDUIN, dl. X bl. 466, Art. 701 n°. 4 W. v. K.

13. De gagiën en het onderhoud van het scheepsvolk gedurende de voorzeide reclame, indien schip en lading worden vrijgegeven.

Worden schip en lading vrijgegeven, dan komen deze kosten in gemeene avarij; doch wordt slechts een van beiden vrijgegeven, dan blijkt daaruit, dat het niet de bedoeling was om beide aan te houden. De gagiën en het onderhoud van het scheepsvolk zijn dan bijzondere avarij, welke ten laste komt van het aangehouden schip of lading. Art. 701 n°. 4 W. v. K.

14. De kosten van ontlading, de ligterloonen, mitsgaders de kosten om het schip in eene haven of rivier in te brengen, wanneer hetzelve door storm, vervolging van vijanden of zeeroovers, of uit eenige andere oorzaak tot behoud van schip en lading daartoe genoodzaakt wordt, benevens het verlies of de schade aan goederen overgekomen, door derzelver lossing en inlading uit

nood, in ligters of booten en derzelver wederinlading in het schip.

Wanneer een schip uithoofde van steeds bestaande droogten, ondiepten of banken met zijne volle lading, noch van de plaats van waar het vertrekken moet, noch naar de plaats van deszelfs bestemming kan gevoerd worden, worden de ligterloonen niet als avarij beschouwd, maar komen ten laste van het schip. Art. 702 W. v. K.

Om tot gemeene avarij te behooren, moeten die kosten gemaakt zijn bij het binnenloopen in eene *noodhaven*, tot behoud van schip en lading. De bepaling strekt zich ver uit, niet alleen behooren tot de gemeene avarij de kosten, welke gemaakt zijn om de gevaren te ontwijken van storm, vervolging van vijanden of zeeroovers, maar ook die, welke uit *eenige andere oorzaak* voortgesproten zijn, mits zulks geschied is uit nood, tot behoud van schip en lading. Zoo wordt niet alleen tot gemeene avarij gebragt de schade, aan de goederen toegebragt door die lossing en wederinlading, maar ook het *verlies*, hetwelk die goederen daardoor ondergaan hebben. Voorduin, dl. X bl. 467.

Behooren de kosten van het binnenloopen in eene noodhaven, om proviand in te nemen, tot de gemeene avarij? Die vraag wordt door M. Pöhls, Thl. II bl. 642 bevestigend beantwoord, wanneer die behoefte namelijk ontstaan is door eene buitengewoon lange reis.

De schipper moet bij het aannemen van helpers of ligters en het inloopen in eene noodhaven, zich beraden met zijne reeders, inladers of derzelver gemagtigden, zoo die tegenwoordig zijn, en in alle gevallen met zijne officie-

ren en de voornaamsten zijner scheepsgezellen. Bij verschil moet het gevoelen van den schipper worden gevolgd. Art. 367 W. v. K.

15. De schade aan het schip of aan de lading, of aan beiden veroorzaakt, wanneer het schip om het gevaar der neming, of van het vergaan te voorkomen, opzettelijk is op strand gezet; gelijk mede, indien zulks in eenig ander dringend gevaar tot behoud van schip en lading heeft plaats gehad.

Het kenmerk van deze gemeene avarij is, dat het schip *opzettelijk* is op strand gezet tot behoud van schip en lading, over welk op strand zetten de schipper moet raadplegen, zoo als bij art. 367 W. v. K. geleerd wordt.

Strekte het op strand zetten alleen om het leven te redden, zoo mag dit niet tot de gemeene avarij gebragt worden; in dat geval was de schade niet aangebragt tot behoud van schip en lading.

Even min mag de schade tot gemeene avarij gebragt worden, wanneer het schip, om het gevaar te ontkomen, digt aan het strand hield, en daarop toevallig vast geraakte, terwijl de schipper trachtte het schip en de lading aan het gevaar te onttrekken. Het is dan eene toevallige stranding, welke tot de bijzondere avarij behoort. Art. 701 n°. 1 W. v. K.

16. De kosten en de hulploonen om het gestrande schip in het voorgaand geval weder vlot te maken, en alle belooning voor buitengewone diensten, ten einde het verlies of de neming van het schip te voorkomen.

Om die kosten in gemeene avarij te kunnen brengen, moet het schip opzettelijk zijn op strand gezet tot behoud van schip en lading. In dat geval, (dat is het

voorgaand geval) zijn deze kosten een gevolg van de vorige vrijwillige daad, en worden nu weder gemaakt tot behoud van schip en lading. Het zijn niet alleen de buitengewone diensten van anderen, maar ook die van het scheepsvolk, welke hier in aanmerking komen en door den schipper in het dagboek of journaal moeten worden opgeteekend. Art. 422 W. v. K.

Behooren de kosten tot afbrenging van een schip bij eene toevallige stranding tot de gemeene avarij? In Rotterdam is men gewoon die daaronder te brengen, en de meeste schrijvers over dit onderwerp stemmen daarmede overeen. Zie MENO PÖHLS, Thl. II bl. 641. NOLTE, Bnd II bl. 626 zegt, dat in Hamburg die kosten in gemeene avarij gebragt worden, wanneer schip en lading gered worden, doch gaat een van beide verloren, zoo draagt ieder zijne eigene avarij.

Op bl. 658 geeft hij eenige regelen op, waarop hij zelf weder aanmerkingen maakt.

Behooren die kosten volgens het Ned. regt tot de gemeene avarij? Mijns inziens is die vraag niet twijfelachtig; bestond dit n°. 16 niet, zoo zoude men kunnen stellen, dat die kosten tot de gemeene avarij behoorden, volgens de slotbepaling n°. 23, wanneer zij aangewend waren tot behoud van schip en lading. Nu n°. 16 dit echter beperkt tot het voorgaand geval, en daar slechts gesproken wordt van opzettelijke op strand zetting, zoo heeft de Ned. wetgever ook alleen de kosten van afbrenging na opzettelijke op strand zetting onder de gemeene avarij willen brengen. Kan zich de handel daarmede niet vereenigen, zoo kan zij daaromtrent andere bedingen maken. Art. 697 W. v. K.

17. Het verlies of de schade door de goederen geleden, die in geval van nood in ligters of booten zijn geladen; daaronder begrepen het aandeel in de avarij grosse door die goederen aan de ligters of booten verschuldigd, en wederkeerig het verlies of de schade aan de, in het principale schip geblevene goederen en aan dat schip zelf na de ligting overgekomen, voor zoo verre die schade of dat verlies in avarij grosse vallen.

Het eerste gedeelte komt overeen met het laatste gedeelte van n°. 14; men vergelijke wat daarbij aangeteekend is. De wetgever had bij n°. 14 op het oog de schade en het verlies *door* de lossing en inlading veroorzaakt. Hier ziet het op de schade en het verlies *na* de lossing en inlading ontstaan; alzoo nadat de goederen in de ligterschepen of booten ingeladen waren; daarom voegt de wetgever bij deze schade en verlies het aandeel, hetwelk de overgeladene goederen moeten dragen in de gemeene avarijen, welke mogten overkomen aan de ligterschepen of booten, waarin de goederen waren ingeladen.

De goederen bleven, hoewel feitelijk gescheiden, met het principale schip en lading in volle wettelijke gemeenschap. Het omgekeerde moest insgelijks plaats hebben; in de verliezen en schaden, welke aan het principale schip en lading, na de overlading van een gedeelte mogten overkomen, en tot gemeene avarij behoorden, moesten de overgeladene goederen insgelijks deelen.

Zijn de goederen eenmaal op ligters geladen, om welke reden ook, zoo zijn de gewone regelen van avarijen op deze toepasselijk, art. 703 W. v. K., nogtans met dit onderscheid, dat zoo aan het ligterschip of de goederen

schade overkomt, welke tot de gemeene avarij behoort, deze voor $^1/_3$ komt ten laste van het ligterschip en voor $^2/_3$ ten laste van de zich in het ligterschip bevindende goederen, welk $^2/_3$ weder omgeslagen wordt over het principale schip, de vracht en de geheele lading, die van het ligterschip er onder begrepen. Art. 704 W. v. K. De goederen in het ligterschip geladen, hoewel feitelijk gescheiden van het principale schip en daarin vervatte lading, blijven met deze in gemeenschap en dragen daarom wederkeerig in de gemeene avarijen, welke aan het schip en de lading mogten overkomen, tot dat de goederen, in het ligterschip overgeladen, ter plaatse van hunne bestemming zijn gelost en aan de geconsigneerden overgeleverd. Art. 705 W. v. K. Zij moeten, om van dien band ontslagen te zijn, niet alleen gelost, maar ook aan de geconsigneerden overgeleverd zijn. De wetgever geeft de verhouding niet op, welke moet gevolgd worden, wanneer de goederen in *booten* worden overgeladen. Bij analogie moet men echter dezelfde verhouding volgen. Zie ook Mr. LIPMAN bl. 280. Doch in dit geval is het te verwachten, dat, wanneer het deel van de gemeene avarij, hetgeen ten laste van de boot komt, hare doorgaans geringe waarde overtreft, de eigenaar van die boot afstand zal doen, waartoe hij steeds het regt heeft. Art. 321 W. v. K.

18. De gagiën en het onderhoud van het scheepsvolk, indien het schip na het begin der reis door eene vreemde Mogendheid, of door het uitbarsten van eenen oorlog wordt opgehouden, zoo lang schip en lading niet van alle wederzijdsche verbindtenissen zijn ontslagen.

Hier wordt gevorderd, dat het schip de reis begon-

nen heeft. Was de reis nog niet begonnen, zoo zouden deze kosten niet onder de avarijen gerekend worden. Wanneer de reis geacht wordt begonnen te zijn, hebben wij in het eerste hoofdstuk gezien.

Van het oogenblik der ophouding na het begin der reis tot de vrijlating, behooren de gagiën en het onderhoud van het scheepsvolk tot de gemeene avarij.

Wordt het schip voortdurend opgehouden, zoo zijn er gevallen, dat de inladers kunnen vorderen, dat hunne goederen ontladen worden en het contract van bevrachting vernietigd. Dan komen de gagiën en het onderhoud van het scheepsvolk in gemeene avarij, tot dat schip en lading van alle wederzijdsche verbindtenissen *zijn* ontslagen. In den regel kan de overeenkomst van bevrachting en vervrachting *na* het beginnen der reis echter niet dan met onderling goedvinden vernietigd worden. Art. 505 W. v. K.

19. De bodemerij-premie van geldsommen, tot dekking der onkosten, in avarij gros vallende, opgenomen.

Heeft de schipper niet de noodige fondsen, om deze onkosten te betalen, en bevindt hij zich buiten staat om deze te erlangen door middel van wisselbrieven op den boekhouder of de eigenaars van het schip af te geven, zoo is het hem geoorloofd geld op bodemerij op te nemen op het schip en toebehooren, en des noods op de lading, na bekomene autorisatie van den Nederlandschen Consul, of deze ontbrekende, van de plaatselijke overheid. Art. 372 W. v. K. Wanneer het geld moet strekken tot betaling der vertimmering of tot het aankoopen van zeilen, touwen of andere voorwerpen voor het schip, en bevindt de schipper zich ter woonplaatse van den ei-

genaar of de medereeders van het schip, hunne gemagtigden of correspondenten, zoo mag hij tot dat einde zonder hunne bijzondere toestemming, geen geld op het schip opnemen. Art. 371 W. v. K. Indien echter een of meer van de medereeders in gebreke blijven, na behoorlijk te zijn aangemaand, hun aandeel bij te dragen, zoo is de schipper bevoegd vier en twintig uren na gedane aanmaning, mitsgaders na bekomene autorisatie van de Arrondissements-Regtbank, voor hunne rekening geld op te nemen, bij wijze van bodemerij op hun aandeel in het schip. Art. 342 W. v. K.

De bodemerij-premie, welke moet voldaan worden bij de betaling van de opgenomene gelden, welke gestrekt hebben om de kosten te voldoen der gemeene avarijen, is daarvan een onmiddellijk gevolg, en moet dus deze premie, welke zeer aanzienlijk kan zijn, volgens den regel *accessorium sequitur suum principale,* evenzeer tot de gemeene avarijen gebragt worden. Zonder het opnemen van deze gelden had de schipper zijne schulden niet kunnen betalen en zijne reis vervolgen.

20. De premie, om de kosten bij het vorige nommer vermeld te doen verzekeren, of het verlies, hetwelk door het verkoopen van een gedeelte der lading in eene noodhaven is geleden, ten einde die avarijkosten te dekken.

Na gemaakte avarijkosten kunnen de navolgende gevallen plaats hebben: 1°. Of de schipper blijft het geld schuldig, 2°. òf hij betaalt deze met de gelden, welke hij heeft, 3°. òf hij geeft daarvoor af wissels op den boekhouder of eigenaar van het schip, 4°. òf hij neemt daarvoor op gelden op bodemerij, 5°. òf hij verkoopt

een gedeelte der lading tot goedmaking der kosten. In de drie eerste gevallen is het voor den schipper raadzaam om deze te doen verzekeren, hij zoude anders in het geval kunnen komen bij het vergaan van het schip, van deze uit eigen beurs te moeten opleggen. De premie van verzekering is dus een noodzakelijk en vrijwillig gevolg van de gemaakte onkosten, welke in gemeene avarij vallen, en moet daarom bij deze bijgetrokken worden. Heeft de schipper geld op bodemerij opgenomen, zoo komt van zijne zijde geene verzekering te pas, op de op bodemerij geschotene penningen en de premie; hij heeft als geldopnemer daarvoor geen verzekerbaar belang; dit moet geschieden door den geldschieter. Art. 593 W. v. K.

Men denke in dit nommer dus niet aan de bodemerij-premie, maar wel aan de assurantie-premie, welke de schipper moet voorschieten in die gevallen, waarin hij verzekeren mag.

Het kan gebeuren, dat de schipper op geene andere wijze gelden kan bekomen, dan door verkoop van een gedeelte van de lading; in dat geval komt het verlies, dat bij die verkoop geleden is, insgelijks in gemeene avarij. Er zal later gelegenheid zijn om te zien, hoe dit verlies berekend wordt.

Wat zal echter het geval zijn, wanneer de verkoop in de noodhaven geen verlies, maar winst heeft opgeleverd? In dat geval leert Art. 373 W. v. K., komt de winst ten voordeele van de eigenaars der koopmanschappen. Zoo ook Nolte, Bnd II bl. 796.

21. De kosten op het opmaken en bepalen der avarij grosse vallende.

Die kosten zijn van verschillenden aard; zij bepalen zich niet alleen tot het honorarium, aan de dispacheurs verschuldigd, benoemd overeenkomstig Art, 724 W. v. K., maar ook tot alle de kosten, gemaakt ter voorbereiding van dit werk, zoo als de scheepsverklaringen van den schipper, honoraria aan de Consuls, opnemingen van deskundigen, benoeming van dispacheurs, geregtelijke kosten, enz. enz., mits dat zij alle tot gemeene avarij betrekking hebben.

22. De kosten, daaronder begrepen de meerdere gagiën en het onderhoud van het scheepsvolk, veroorzaakt door eene buitengewone en bij het sluiten der bevrachting niet voorziene quarantaine, voor zoo verre het schip en de ingeladene voorwerpen daaraan zijn onderworpen.

Twee zaken moeten hier gepaard gaan: *vooreerst* moet de quarantaine zijn buitengewoon, en bij het sluiten der bevrachting niet te voorzien; *ten tweeden* moet zij schip *en* lading drukken. Wordt de quarantaine slechts voor schip *of* lading voorgeschreven, zoo komen deze kosten niet in gemeene avarij. Evenmin komen die kosten in gemeene avarij, als men bij de bevrachting de quarantaine konde voorzien, zoo als veelal plaats heeft bij schepen van de Levant of van de kusten van Barbarijen komende, welke steeds aan quarantaine onderworpen zijn. Voorduin, dl. X bl. 473.

De beslissing of de quarantaine al of niet bij het sluiten der bevrachting was te voorzien, blijft geheel van feitelijken aard, en zal dus uit de plaats gehad hebbende omstandigheden moeten worden opgemaakt.

Het is echter niet de vraag of bevrachter of ver-

vrachter dit voorzagen, maar in 't algemeen of zulks te voorzien was.

23. In het algemeen alle schaden, die uit nood opzettelijk veroorzaakt, en als onmiddellijk gevolg van dien geleden zijn; en de kosten, die in gelijke omstandigheden, na de vereischte raadpleging zijn gemaakt tot behoud en gemeen welzijn van schip en lading.

Na de bijzondere gevallen opgesomd te hebben, welke tot de gemeene avarij behooren, geeft de wetgever hier een algemeen voorschrift, naar hetwelk de schaden en kosten moeten beoordeeld worden, in de niet uitdrukkelijk vermelde gevallen. Die kenmerken zijn, dat zij opzettelijk moeten zijn gemaakt en dan de gevolgen van dien, en dat dit geschied is tot behoud van schip en lading. Houdt men dit beginsel goed voor oogen, dan zal het niet moeijelijk zijn om te bepalen, tot welke soort van avarijen de schaden en kosten behooren. De wetgever verbiedt niet, dat men op de vermelde regelen uitzonderingen make, maar geeft daartoe uitdrukkelijk de bevoegdheid bij Art. 697 W. v. K.

Hier mag ik de vraag niet met stilzwijgen voorbijgaan, of de schade, door het zoogenaamd prangen veroorzaakt, tot de gemeene avarijen behoort? De Rotterdamsche Kamer van Koophandel was er tegen, om de grove misbruiken waartoe dit aanleiding zoude geven, en daar de Ned. wetgever dit niet heeft opgenomen kan men die vraag gerust ontkennend beantwoorden. Meno Pöhls, bl. 641 is er voor. Nolte, Bnd II bl. 615, leert ons dat alle zeevarende natiën dit onder de gemeene avarij brengen, behalve de Engelschen; hij zelf is er echter tegen. bl. 720.

Uit het voorgaande is het niet onduidelijk dat de gevallen, welke tot gemeene avarijen aanleiding geven, behooren tot deze, welke de zeefortuin doet ontstaan, en waarin men opzettelijk, tot gemeen behoud van schip en lading, schade maakt om grootere schade te voorkomen. Bestaat er dus eene andere oorzaak voor deze schaden, dan wel strikt genomen zeefortuin, zijn inwendige gebreken van het schip, ondeugdzaamheid tot het doen der reize, schuld of nalatigheid van den schipper of het scheepsvolk daarvan eigenlijk oorspronkelijk de aanleidende oorzaak, zoo mogen deze niet onder de gemeene avarijen opgenomen worden, hoewel zij daarvan anders het kenmerk dragen. Art. 700 W. v. K. De schipper was verpligt bij het ondernemen der reis een schip te leveren, dat voor die reis geschikt was. Art. 479, 347 en 349 W. v. K.

Goederen, die nog niet zijn ingeladen, hetzij in het principale schip, hetzij in de vaartuigen, bestemd om deze naar dat schip over te voeren, dragen in geen geval in de rampen, die aan het principale schip, waarin deze geladen moeten worden, overkomen. Art. 706 W. v. K. Dit is eene bevestiging van den algemeenen regel, zoo lang door werkelijke inlading de gemeenschap niet is daargesteld, komt er geen omslag te pas over goederen, welke nog niet in gemeenschap zijn.

Behalve de opgegevene gevallen kan er toch eene gebeurtenis plaats grijpen, die, hoewel niet tot de gemeene avarij behoorende, echter aanleiding geeft, dat de schade voor een deel bij wijze van gemeene avarij wordt omgeslagen; nogtans slechts over schip en lading.

Indien namelijk een zeilend of drijvend schip, een

ander schip, hetwelk te bekwamer plaatse ten anker ligt of vastgemaakt is, door het aanzeilen, aandrijven of aanvaren beschadigt, en zulks geschiedt buiten schuld van den schipper of het scheepsvolk van het aanzeilend, aandrijvend of aanvarend schip, zoo zal het de helft van de schade dragen, welke het aan het vastliggende schip en lading toegebragt heeft.

Die halve schade wordt dan omgeslagen bij wijze van gemeene avarij, over het beschadigende schip en de lading. Die schadevergoeding heeft echter geen plaats, wanneer de schipper van het vastliggend schip door het botvieren der kabels of het kappen der touwen buiten eigen gevaar de schade had kunnen voorkomen of verminderen, en door of van wege den aanzeilenden of aandrijvenden schipper in tijds daartoe vermaand zijnde, dit niet heeft gedaan. Art. 540 W. v. K.

HOOFDSTUK III.

Over de bijzondere avarij.

Ook van de bijzondere avarij heeft de wetgever nergens eene bepaalde definitie opgegeven. Men kan als kenmerk van bijzondere avarij in tegenstelling van gemeene avarij aannemen, dat zij door schip of lading, door de fortuin der zee geleden is, of wel gemaakt, ten behoeve van een van beide.

Hoewel er eigenlijk drie objecten zijn, welke met elkander in gemeenschap aan de fortuinen der zee worden blootgesteld, namelijk schip, vrachtpenningen en lading, zoo zal eene opsomming der gevallen, welke de wet onder de bijzondere avarijen rangschikt, doen zien, dat voor vrachtpenningen geene afzonderlijke avarijen worden vermeld.

Tot de bijzondere avarijen brengt de wet in Art. 701 W. v. K.

1. Alle schade en verliezen aan het schip of aan de lading overgekomen door storm, neming, schipbreuk of toevallige stranding.

Dit zijn alle schaden en verliezen, welke onwillekeurig uit de fortuinen der zee voortgesproten zijn, en tegen des schippers wil hem zijn overgekomen. Werd schip *en*

lading genomen, zoo was dit gemeene avarij. Art. 699 n°. 1, 12 en 13 W. v. K.

Is de stranding niet toevallig maar opzettelijk geschied tot behoud van schip en lading, zoo is dit gemeene avarij. Art. 699 n°. 15 W. v. K.

2. Bergloonen en de kosten bij berging uitgegeven.

Het zal niet altijd mogelijk zijn te bepalen, welke dier kosten gestrekt hebben tot berging van datgene, wat tot het schip behoorde en tot dat van de lading. De gewoonte heeft dienaangaande ingevoerd dit approximatif te berekenen, en bij gemeenschappelijke berging dier goederen naar mate hunner verhouding, een zeker deel tot ieders lasten te brengen. Men vergelijke hier, wat bij berging moet in acht genomen worden. Titel 7 boek II W. v. K. Van schipbreuk, stranding en zeevonden, en het Kon. besluit van den 23sten Augustus 1852, houdende vaststelling van bepalingen op de strandvonderij. Staatsblad n°. 141.

3. Het verlies van, en de schade geleden aan kabels, ankers, touwen, zeilen, boegspriet, stengen, ra's, booten en scheepsgereedschappen, veroorzaakt door storm of ander onheil op zee.

Nadat onder n°. 1 bepaald was, dat alle schade en verlies door storm, enz. het schip overgekomen, bijzondere avarij was, wordt hier ook hetzelfde toegepast op het scheepstoebehooren. Op zoodanige wijze gaan zij te loor of beschadigen zonder iemands toedoen. Was dit verlies of deze schade opzettelijk veroorzaakt tot behoud van schip en lading, zoo zoude dit tot de gemeene avarij behooren, zoo als bij n°. 3 en 4 van Art. 699 W. v. K. is aangeteekend.

Hoewel hier alleen gesproken wordt van storm of ander onheil op zee, mag dit nogtans ook tot andere rampen uitgestrekt worden, op grond van Art. 701 n°. 7 W. v. K.; zoodat de schade en het verlies door schipbreuk, toevallige stranding en andere onheilen op de rivier na het begin en voor het eindigen der reis, hier niet uitgesloten worden.

4. Reclamekosten, en het onderhoud en de gagiën van het scheepsvolk gedurende de reclame, indien slechts het schip of de lading zijn aangehouden.

Twee gevallen worden hier als bijzondere avarij opgenomen. Vooreerst, indien het schip alleen onvrij is en daarom wordt aangehouden, terwijl de lading vrij is, dan zijn de reclamekosten, het onderhoud en de gagiën van het scheepsvolk gedurende de reclame bijzondere avarij ten laste van het schip alleen. Ten tweeden, indien de lading onvrij en het schip vrij is, dan zijn deze kosten bijzondere avarij, welke alleen ten laste van de lading komen. Uit Art. 699 n°. 13 W. v. K. volgt, dat ook dan de gagiën en het onderhoud van het scheepsvolk slechts komen ten laste van het voorwerp, hetwelk vrijgegeven wordt, wanneer beide zijn gereclameerd, doch slechts een van beide is vrijgegeven.

5. De bijzondere reparatiën der fustage en de kosten van beredding der beschadigde koopmanschappen, voor zoo ver dit een en ander niet het onmiddellijk gevolg is van eene ramp, die tot avarij gros aanleiding geeft.

Slechts dan wanneer deze kosten het *onmiddellijk* gevolg zijn van eene ramp, welke tot gemeene avarij gerekend wordt, behooren zij *niet* tot de bijzondere avarij.

Zoo zal herstelling aan lekkend fust in den regel bijzondere avarij zijn, ten ware bijv. door werping uit nood tot gemeen behoud, met het uithalen der goederen, de fusten zoodanig geleden hadden, dat zij dien ten gevolge waren gaan lekken en daarom moesten hersteld worden. Heeft door toevallige stranding het schip een lek bekomen, en zijn daardoor bijv. ingeladene manufacturen beschadigd, zoo is dit bijzondere avarij en blijft dit, hoewel zij daarna er uitgehaald werden en aan wal gebragt, ten einde deze voor verdere verzending weder in staat te brengen, ook al had die ontlading ten gevolge gehad, dat het schip daardoor weder vlot was geworden.

Hadden de goederen deze schade echter bekomen door eene opzettelijke op strand zetting, zoo zoude deze tot de gemeene avarij behooren.

6. De meerdere vracht en de onkosten van laden en lossen, welke bij afkeuring van een schip gedurende de reis moeten betaald worden in de gevallen, waarin, volgens de bepalingen van Art. 478 van dit wetboek, de goederen door een ander schip voor rekening van de inladers worden vervoerd.

De Ned. wet heeft het beginsel bij Art. 478 W. v. K, aangenomen, dat de schipper, die eene chertepartij sluit, aanneemt om de goederen ter bestemder plaatse uit te leveren, en alzoo een aannemingscontract van vervoer aangaat, geenszins, dat hij voor het doen der reize slechts zijn schip zoude verhuren, en alzoo bij het geheel ongeschikt worden van dat schip, van zijne verbindtenis zoude zijn ontslagen, even als dit bij huur en verhuur van huizen en landerijen in Art. 1589 B. W. bepaald was.

Eerst dan wanneer de schipper geen schip of schepen

kan vinden, waarmede de goederen verder verzonden kunnen worden, is hij van zijne verpligting om het goed ter bestemder plaatse te brengen ontslagen, volgens den regtsregel *nemo ad impossibile tenetur arg. ex. analogia.* Art. 1480 B. W. De schipper is in den regel gehouden de cause majeure te bewijzen. De bevrachter heeft eene uitgebreide bevoegdheid om het tegendeel te bewijzen, men leze slechts Art. 479 W. v. K. De bevrachter is geen vracht verschuldigd en heeft regt tot schadevergoeding, wanneer het blijkt, dat het schip ten tijde van het ondernemen der reis buiten staat was om deze te kunnen doen. Zoodanig bewijs wordt toegelaten, niettegenstaande en tegen de certificaten van onderzoek voor het vertrek.

Is nu van de zijde des schippers geheel aan zijne verpligting voldaan, is het schip onbevaarbaar geworden gedurende de reis, en kan hij geen ander schip of schepen daar ter plaatse vinden, waar hij binnengeloopen is, om het goed verder te brengen, dan is hij van zijne verpligting tot verdere verzending ontslagen, en heeft aanspraak op vracht naar evenredigheid van de afgelegde reis. Art. 478 W. v. K.

Thans zijn de inladers verpligt de goederen te lossen, op te slaan, later weder in te laden en dikwerf hoogere vracht te betalen. Alle deze kosten en accessoire van dien, zijn bijzondere avarij, welke ten laste blijft van de inladers, ieder naar evenredigheid van zijne ingeladene goederen.

7. In het algemeen, alle schade, verliezen en de gemaakte onkosten, die niet zijn veroorzaakt of gemaakt opzettelijk, en tot behoud en gemeen welzijn van schip

en lading; maar die zijn geleden door of gemaakt ten behoeve van het schip alleen of voor de lading alleen, en welke diensvolgens naar aanleiding van Art. 699 niet onder avarij gros behooren.

Het kenmerk van bijzondere avarij in tegenstelling van gemeene avarij is alzoo, dat het goed zonder iemands toedoen, en dus niet vrijwillig schade en verlies bekomt, hetwelk dan blijft ten laste van het goed, dat de schade en verliezen geleden heeft. Zijn de kosten gemaakt ten behoeve van eenig bijzonder goed en niet tot behoud van schip en lading, dan blijven zij bijzondere avarij ten laste van dat voorwerp, ten behoeve waarvan zij aangewend zijn.

De leer der bijzondere avarijen is ook toepasselijk op de ligterschepen, waarin de goederen gedurende de reis mogten worden overgeladen, en op de voorwerpen in die ligterschepen geladen. Art. 703 W. v. K.

Tot de bijzondere avarij behoort ook nog de schade aan de koopmanschappen overgekomen, uit hoofde dat de schipper verzuimd heeft de luiken digt te sluiten, het schip behoorlijk vast te maken, bekwame werktuigen tot het hijschen te bezorgen, en door alle andere ongevallen uit opzet of achteloosheid van den schipper of het scheepsvolk voortkomende.

Voor deze bijzondere avarij heeft de inlader echter zijn verhaal op den schipper, het schip en de vracht, Art. 707 W. v. K., doch moet deze schade weder door den schipper vergoed worden aan den eigenaar van het schip. Art. 345 W. v. K.

HOOFDSTUK IV.

Bewijs van de avarijen.

In de vorige hoofdstukken is aangetoond, dat de avarijen voortspruiten uit de fortuinen van de reis, daarom is het noodig, dat er een getrouw verhaal van de reis worde opgemaakt. Die pligt is den schipper opgelegd bij Art. 358 W. v. K. Hij moet een dagregister of journaal houden, hetwelk moet bevatten;

1. de dagelijksche gesteldheid van weêr en wind;

2. de dagelijksche vorderingen of vertragingen van het schip;

3. de lengte en breedte waar hetzelve dagelijksch is;

4. al de rampen, welke aan het schip en de lading overkomen en de oorzaken daarvan;

5. de gesteldheid zooveel mogelijk, van hetgene door rampen of kappen, snijden en kerven is verloren gegaan;

6. de koersen, die hij gehouden heeft, met de redenen van afwijking van dezelve, hetzij vrijwillig, hetzij uit noodzakelijkheid;

7. al de besluiten, welke in den scheepsraad genomen worden;

8. de afdanking van scheepsofficieren of andere scheepsgezellen en de redenen daarvan;

9. de ontvangst en uitgaaf betrekkelijk het schip en de lading, en in het algemeen alles wat schip en lading betreft, en tot het doen van rekening en verantwoording, of tot het maken of afweren van eenige vordering aanleiding zoude kunnen geven.

Dit dagregister of journaal moet, voor zooveel de gelegenheid van weêr en wind zulks toelaat, dagelijks worden bijgeschreven, gedagteekend en door den schipper en den stuurman worden onderteekend. Art. 359 W. v. K. Aan dit journaal wordt teregt zoo veel waarde gehecht, dat het den schipper ook bij schipbreuk ten ernstigste wordt aanbevolen dit stuk zoo mogelijk te redden. Art. 362 W. v. K.

Na afloop der reis hier te lande moet de schipper binnen driemaal 24 uren na zijne aankomst, dit journaal vertoonen en eene verklaring van zijne reis afleggen, inhoudende:

1°. de plaats en den tijd van zijn vertrek;

2°. den koers dien hij genomen heeft;

3°. de gevaren welke hij geloopen heeft, de ongeregeldheden welke aan boord hebben plaats gehad, en de andere merkwaardige omstandigheden van zijne reis. Art. 379 en 380 W. v. K.

De kantonregter moet op het scheepsjournaal zijn exhibitum stellen, en de schipper is verpligt dit scheepsjournaal aan de belanghebbenden te vertoonen, om daarvan afschrift of uittreksel te laten nemen. Art. 381 W. v. K.

Alle verklaringen, welke tot bewijs van geleden verliezen, rampen en schaden, of van eenige vordering hoe ook genaamd moeten strekken, moeten door hen die

deze hebben afgelegd, met eede bevestigd zijn of worden. De kantonregter mag den schipper, de officieren en scheepsgezellen en zelfs de passagiers, betrekkelijk de daadzaken en omstandigheden ondervragen. Art. 384 W. v. K. Het scheepsvolk mag zich aan het afleggen dier verklaring niet onttrekken. Art. 446 W. v. K. Na het afloopen der reis geeft de schipper tegen schriftelijk reçu zijn scheepsjournaal en papieren aan den eigenaar of den boekhouder der reederij over. Art. 387 W. v. K.

Daar die verklaring nu steeds eenzijdig wordt afgelegd, wordt het tegenbewijs aan alle belanghebbenden vrijgelaten. Art. 384 W. v. K.

Het is van het hoogste belang voor den schipper om den termijn, door de wet voorgeschreven voor het afleggen van zijne scheepsverklaring en het vertoonen van zijn scheeps-journaal, in acht te nemen, daar het anders geene volkomene bewijskracht bezit. Zie vonnis der Amst. Regtbank van 18 Feb. 1855, Weekblad van het Regt n°. 1627 en Aant. van Mr. Asser c. s. ad. Art. 379 W. v. K. Eene valsche verklaring van avarij valt in de termen van Art. 363 Code Penal, Hooge Raad 5 Feb. 1839. Zie ook Ned. jaarboeken van den Tex en van Hall, dl. I n°. 1 bl. 84.

Niet altijd loopt de reis zoo geregeld af.

In gewigtige gevallen, zoo als het onderzeil gaan, kappen van ankers of masten, werpen van goederen, aannemen van helpers of ligters, het inloopen in eene noodhaven, het op strand zetten van het schip en wat dies meer zij, is de schipper gehouden zich te beraden met zijne reeders, inladers of hunne gemagtigden, zoo die tegenwoordig zijn, en in alle gevallen met zijne of-

ficieren en de voornaamsten zijner scheepsgezellen. Bij verschil van gevoelen wordt dat van den schipper gevolgd. Art. 367 W. v. K. Het besluit daarvan moet in het scheeps-journaal worden vermeld. Moet er geworpen worden, zoo heeft nog dit bijzonders plaats, dat de schipper, voor zoo verre hij die kan bereiken, bij voorkeur die goederen moet nemen, welke het meest ontbeerlijk, het zwaarst in gewigt en het minst in waarde zijn, en vervolgens de koopmanschappen van het eerste verdek te zijner keuze, en na beraad met de voornaamsten van het scheepsvolk.

De schipper is verpligt de beraadslaging deswege gehouden in geschrift te brengen, zoodra daartoe gelegenheid zal zijn. Dit geschrift moet behelzen:

De redenen, waarom men tot het overboord werpen besloten heeft.

De opgave der geworpene of beschadigde goederen.

De onderteekening dergenen, die geraadpleegd zijn, of de redenen door hen aangevoerd tegen de onderteekening.

Dit geschrift moet in het scheeps-journaal worden overgebragt. Art. 368 W. v. K.

In de eerste haven, in welke het schip inloopt, moet nu de schipper zoo spoedig mogelijk de waarheid van het gebeurde, in het voorschreven geschrift vervat, nadat het in het scheeps-journaal is overgebragt, met eede bevestigen. Art. 369 W. v. K.

Is dit nu eene vreemde haven buiten dit land, ten overstaan van den Nederlandschen consul, of die aldaar niet zijnde, ten overstaan van het daartoe bevoegde gezag. In eene haven van de Nederlandsche koloniën ten

overstaan van het daartoe bevoegde gezag. In eene Nederlandsche haven ten overstaan van den kantonregter. Art. 380 W. v. K.

Eene acte van protest, buiten 's lands door den schipper alleen voor eenen notaris op den dag volgende op zijn arrivement in de noodhaven afgelegd, kan die verklaring niet vervangen. Arrondissements-Regtbank te Amsterdam 9 Junij 1842. Regtsg. bijbl. dl. IV bl. 50 en 648.

Moet de schipper gedurende de reis vertimmeren, zeilen, touwen of andere scheepstoebehooren of levensmiddelen aankoopen, of in andere dringende behoeften voorzien, en de omstandigheden of de afstand der woonplaats van de eigenaars van het schip of de lading gedoogen niet om deswege hun order af te wachten, zoo moet de schipper, na tot bewijs dier noodzakelijkheid eene *verklaring* door de voornaamsten van het scheepsvolk te hebben doen teekenen, autorisatie vragen van den Nederlandschen consul, of deze ontbrekende, van de plaatselijke overheid. Art. 372 W. v. K. Zonder die verklaring wordt het schip niet verbonden. Zie Regtsgel. advysen uit 's Gravenhage, 1e verzameling bl. 149.

Bij het binnenloopen in eene haven na *werping*, hebben wij gezien, dat de schipper zoo spoedig mogelijk verklaring moet afleggen.

In geval van schipbreuk, van het inloopen in eene noodhaven of van schade, moet de schipper met alle tegenwoordig zijnde officieren en scheepsgezellen binnen 24 uren verklaring afleggen op de eerste plaats hunner aankomst. Art. 383 W. v. K. In eene vreemde haven voor den Nederlandschen consul, en deze er niet zijnde, voor het aldaar bevoegd gezag. In eene haven

van de Nederlandsche koloniën voor het aldaar bevoegd gezag, en in eene Nederlandsche haven voor den kantonregter. Art. 380 W. v. K.

Bij alle andere gevallen heeft hij daartoe driemaal 24 uren tijd.

Zoo dikwerf de schipper gedurende de reis eene haven binnenloopt, moet hij zijn scheeps-journaal vertoonen en verklaring afleggen, Art. 379 W. v. K., voor de reeds opgegevene autoriteiten.

Wanneer het schip vergaat of genomen en voor goeden prijs verklaard is, zonder dat iets gered is, zoo moeten de schepelingen, welke terugkeeren, de verklaringen van den schipper bekrachtigen of zelve hunne verklaringen in gemoede afleggen en beëedigen. Art. 450 W. v. K.

Is nu het feit bewezen dat tot de avarij aanleiding gaf, zoo moet nog de hoegrootheid van de schade en het verlies bepaald worden. Dit geschiedt door deskundigen, voor zoo verre zulks niet blijkt uit de reeds door den schipper overgelegde kwijtingen en scheepspapieren; welke deskundigen òf benoemd worden door partijen òf door de Arrondissements-Regtbank der plaats, waar de berekening en verdeeling binnen het koningrijk geschieden moeten.

Die deskundigen moeten voor de Arrondissements-Regtbank worden beëedigd, voor dat zij hunne werkzaamheden beginnen. Art. 724 W. v. K. Moet de schade buiten 's lands worden opgemaakt, zoo worden daarin gevolgd de aldaar bestaande wetten of plaats hebbende gebruiken. Art. 711 W. v. K.



HOOFDSTUK V.

Over de begrooting der avarijen met betrekking tot de overeenkomst van verzekering.

Door de groote uitbreiding, welke het assurantiewezen in de laatste jaren verkregen heeft, zoodat verzekering van voorwerpen, aan het zeegevaar blootgesteld, regel, en niet verzekering uitzondering op den regel kan genoemd worden, zoo heeft de Nederlandsche wetgever het raadzaam geoordeeld, dit onderwerp te gelijkertijd bij de regeling der avarijen te behandelen; hoewel het onderwerp der avarijen geheel op zich zelf staat en onafhankelijk is van de verzekerings-overeenkomst.

Wij willen dit voetspoor volgen en eerst zien, hoe de avarijen op de verzekerde goederen berekend worden, en vervolgens op de schepen en toebehooren.

Hierbij moet men van het beginsel uitgaan, dat de verzekeraar voor alle gevaar verzekerd heeft, zoo als de wet dit bepaalt. Elke verandering in de polis heeft natuurlijk andere regtsgevolgen. Volgens Art. 637 W. v. K. zijn voor rekening van den verzekeraar alle verliezen en schaden, die aan de verzekerde voorwerpen overkomen door storm, onweder, schipbreuk, stranding, het overzeilen, aanzeilen, aanvaren of aandrijven, gedwongene

verandering van koers, van de reis of van het schip, door het werpen van goederen, door brand, geweld, overstrooming, neming, kapers, roovers, aanhouding op last van hooger hand, verklaring van oorlog, represailles; alle schade veroorzaakt door nalatigheid, verzuim of schelmerij van den schipper of de scheepsgezellen, en, in het algemeen, door alle van buiten aankomende onheilen, hoe ook genaamd, tenzij door de bepaling der wet, of door beding bij de polis, de verzekeraar van het loopen van eenige dezer gevaren ware vrijgesteld.

Komen de goederen uiterlijk zigtbaar beschadigd of verminderd alhier aan, zoo mag de verzekerde ze niet onder zijn beheer nemen, dan nadat alvorens de goederen door deskundigen bezigtigd en de schade begroot is.

Hier moet herinnerd worden, dat de verzekeraar niet instaat voor schade of verlies uit eenig gebrek, eigen bederf of uit den aard en de natuur van de verzekerde zaak zelve onmiddellijk voortspruitende. Art. 249 W. v. K. Ook niet voor verliezen of schaden door eigen schuld van den verzekerde veroorzaakt. Art. 276 W. v. K.

Was de schade of vermindering bij de lossing uiterlijk niet zigtbaar, en bespeurt de verzekerde, nadat hij de goederen in zijn pakhuis had opgeslagen, dat ze nogtans verminderd of beschadigd zijn, zoo moet hij, om de schade van den verzekeraar te kunnen terugvorderen, zorgen, dat de bezigtiging dier goederen geschiede door deskundigen binnen driemaal vier en twintig uren na de lossing, die daarna ook de schade kunnen begrooten. Nogtans blijft aan den verzekeraar en verzekerde het bewijs vrij, van den eersten, dat de goederen niet zoodanig beschadigd zijn aangekomen, maar dat dit is ge-

schied in het vervoer of in de pakhuizen. Van den tweeden daarentegen, dat zulks gedurende de reis waarvoor verzekerd was, heeft plaats gehad. Het bewijs over en weder blijft dus vrij. Art. 712 W. v. K.

Het bewijs voor de eenzelvigheid van het goed is aan den verzekerde gemakkelijk gemaakt, daar hij zulks met afwijking van den algemeenen regel mag bewijzen door de personen, welke hij tot afhaling en opslag dier goederen heeft gebezigd. Art 492 en 495 W. v. K. Hoewel dit eigenlijk bepaald is voor den ontvanger en den schipper, zoo mag het mijns inziens ook op den verzekerde en den verzekeraar toegepast worden: *ubi eadem est ratio eadem debet esse lex.* (1)

De benoeming van deskundigen geschiedt òf door partijen òf door den regter op een eenvoudig verzoekschrift van den verzekerde.

Komen de goederen beschadigd aan, zoo moeten de deskundigen bepalen, hoeveel de goederen zouden zijn waard geweest, wanneer zij gezond waren aangebragt, en hoeveel zij thans in hunnen beschadigden toestand waard zijn. Het verschil tusschen beide waarden, vermeerderd met de kosten op de begrooting gevallen, is de schade, welke door den verzekeraar aan den verzekerde moet vergoed worden, naar evenredigheid van de door hem geteekende som, in verband met de gezonde waarde.

Bij vermindering en verlies is de berekening der schade veel eenvoudiger, daar hetgeen in getal, maat of gewigt verminderd is, berekend wordt naar den maatstaf der waarde van het aangebragte goed in gezonden staat,

---

(1) Hiermede stemt ook overeen Mr. Asser c. s. Aant. ad. Art. 712.

en deze scha… …mindering en verlies veroorzaakt, moet door … …raar vergoed worden naar evenredigheid van d… …eteekende som, even als in het vorig geval.

Hetgeen onder weg ge… … of uithoofde van beschadiging door zeeramp o… …andere oorzaak, waartegen verzekerd is, verkoch… … begroot volgens de factuurswaarde. Ontbreekt … …de waarde waarvoor de goederen overeenkomsti… …rzekerd zijn. Het geroofde, vermiste of verkocht… … naar deze wijze, moet door den verzekeraar aan … …de vergoed worden.

Bij deze schade en verlies moeten ook nog … worden de onkosten door den verzekerde gemaakt, … einde de schade te voorkomen of te verminderen, al ware het dat deze, gevoegd bij de geledene schade, het beloop der verzekerde som te boven gingen of de aangewende pogingen vruchteloos zijn geweest. Art. 283 W. v. K. Doch van die schaden en verliezen wordt afgetrokken in geval van verzekering van vloeibare waren zoo als vermeld in Art. 643—645 W. v. K.

Art. 643. De verzekeraar is, ingeval van vloeibare waren, als: wijn, brandewijn, olie, honig, pek, teer, stroop of dergelijke, en van zout of suiker, niet gehouden tot vergoeding van eenige schade, veroorzaakt door lekkaadje of smelting, tenzij uit stooten, schipbreuk of stranden van het schip ontstaan, of doordien de verzekerde goederen in eene noodhaven zijn gelost en herladen.

Indien de oorzaken, of eene derzelve, bestaan, uithoofde van welke de verzekeraar verpligt is de schade, door lekkaadje of smelting veroorzaakt, te betalen, moet

daarvan zooveel worden ... als soortgelijke goederen, volgens oordeel ... andigen, gewoonlijk verliezen.

Art. 644. Indien ... allen, waarin de wet dit toelaat, verzekering ... onder de algemeene benaming van goed... manschappen, of in welke zaken ook het ... den verzekerde moge bestaan, en het gevaar ... op voorwerpen, welke ligtelijk aan bederf ... ng onderhevig zijn, is de verzekeraar niet ... zoodanig beloop in de schade daaruit ont... hetwelk, volgens de bestaande gebruiken, ... s der verzekering, niet door de verzekeraars ... wordt. Bij verschil zal zulks door den regter, ... oor van deskundigen, worden bepaald.

...anneer er onder de voorschreven goederen zoodanige waren, die, ter plaatse alwaar de verzekering is gedaan, gewoonlijk niet anders verzekerd worden dan vrij van beschadiging, lekkaadje of smelting, is de verzekeraar van die schade geheel bevrijd.

Art. 645. Indien de goederen van de soort, in het voorgaande artikel gemeld, in de polis met derzelver namen zijn uitgedrukt, zonder eenig bijzonder beding, is de verzekeraar niet aansprakelijk voor de avarij onder de drie ten honderd.

In de gewone formule der Holl. polis zorgt men, dat de verzekeraar nimmer boven het bedrag in de polis moet betalen.

Bij verzekering op goederen, toebehoorende aan de eigenaars van het schip, staat de verzekeraar niet in voor schelmerij van den schipper of koersverandering. Art. 641 W. v. K.

Bij schadevergoeding aan goederen door den schipper, hetzij voor eigen rekening, hetzij voor die van het schip ingekocht of ingeladen, moet nog een bijzonder bewijs worden overgelegd, namelijk een bewijs van den inkoop. Art. 651 W. v. K.

Behalve de bovenvermelde schaden moet de verzekeraar ook vergoeding geven voor de verwacht wordende winst, wanneer daarvoor verzekerd was. Art. 709 W. v. K. Die verwacht wordende winst moet afzonderlijk bij de polis begroot worden, Art. 615, en wordt bewezen volgens Art. 621 en 622 W. v. K. door prijscouranten, of bij gebreke daarvan, door eene begrooting van deskundigen, waaruit blijkt van de winst, welke de verzekerde goederen bij behoudene aankomst, na het afleggen eener gewone reis, redelijkerwijze op de plaats der bestemming zouden hebben opgeleverd. Indien uit de prijscouranten of uit die begrooting blijkt, dat bij behoudene aankomst de winst minder zoude hebben bedragen dan de som, die de verzekerde bij de polis had opgegeven, volstaat de verzekeraar met de betaling van dat mindere, en is niets verschuldigd, indien de verzekerde voorwerpen geene winst hoegenaamd zouden hebben opgebragt.

Geheel afwijkende van hetgeen elders bij de zeevarende natiën plaats heeft, heeft de Nederlandsche wetgever bepaald, dat de verzekeraar den verzekerde niet kan noodzaken om de verzekerde voorwerpen te verkoopen ter bepaling van de waarde, tenzij zulks bij de polis bedongen ware. Art. 710 W. v. K.

Bij andere zeevarende natiën is doorgaans het tegendeel regtens; zij die buitenlands verzekerd zijn, zullen

dus voorzigtiger handelen, bij schade de verzekerde goederen in het openbaar te laten verkoopen, tot bepaling van de waarde.

Is de schade niet opgemaakt door eenen openbaren verkoop, zoo heeft het altijd veel moeite in om die schade vergoed te krijgen door buitenlandsche verzekeraars, zoo dit niet geheel achterwege blijft.

Zijn de bovengemelde beginselen tot opmaking van de schade hoogst eenvoudig, zoo zal nogtans veel afhangen op hoedanige wijze de gezonde en beschadigde waarde wordt opgemaakt. Komt het goed beschadigd aan, zoo moet zoo wel de bruto gezonde als de bruto beschadigde waarde worden opgemaakt. Het verschil tusschen deze waarde en de procenten van beschadigdheid, welke deze daarstelt, maakt den maatstaf uit, naar welken de verzekeraar moet betalen.

Lang is er vroeger getwist of dit over de netto of bruto waarde moest geschieden; het eerste werd beweerd door Magens en Wiskett, doch deze worden grondig wederlegd door Stevens en Benecke, waarmede ook Nolte instemt Bnd II bl. 766, die ten duidelijkste aantoonen, dat dit over de bruto waarde moet geschieden, en door voorbeelden staven, dat alle andere wijzen, welke men zoude willen volgen, eene verkeerde uitkomst moeten opleveren, of nadeelig voor den verzekerde of den verzekeraar zijn.

Dit beginsel om het over de bruto waarde om te slaan, reeds lang hier te lande in gebruik, schijnt ook door den Nederlandschen wetgever tot wet verheven te zijn.

Vroeger is de vraag wel eens gedaan, indien de goederen in gezonden staat lager getaxeerd werden dan de

factuurswaarde in de polis, over welke waarde dan de schade moest omgeslagen worden, òf over de getaxeerde waarde, òf over de factuurswaarde.

In het eerste geval zoude de verzekerde winst krijgen, strijdig met de overeenkomst van verzekering, in het tweede geval zoude de verzekeraar minder vergoeden dan de schade waarlijk geweest was, hetgeen evenzeer strijdt met het wezen der verzekering.

Men stelle zich dit voorbeeld: de factuurswaarde welke verzekerd is, bedraagt *f* 15000.—, het goed komt beschadigd aan en wordt in gezonde waarde getaxeerd

op	*f* 10000.—
in beschadigden toestand op . . . . . . -	5000.—
schade alzoo	*f* 5000.—

welke schade van *f* 5000.— geslagen over de *f* 10000.— maakt 50 pCt. Als de verzekeraar nu 50 pCt. betaalt over de geteekende som, dan ontvangt de verzekerde *f* 7500.—, alzoo *f* 2500.— meer dan de wezenlijke schade.

Als de gezonde waarde lager getaxeerd wordt dan de taxatie in de polis, zoo is te Rotterdam aangenomen, dat de verzekeraar niet meer vergoed dan het verschil tusschen de getaxeerde gezonde en beschadigde waarde, welke som wordt omgeslagen over de taxatie in de polis. Dit is wel eenigzins strijdig met den aard der overeenkomst van verzekering, dat de verzekeraars geen voordeel mogen hebben van de daling der markt, maar de verzekerde komt toch geheel in den toestand, waarin hij zoude geweest zijn, als zijn goed gezond op de lage markt aangekomen was.

De eerste wijze van berekening is die, welke door den

Nederlandschen wetgever stellig bedoeld wordt, wanneer men in Art. 709 W. v. K. leest: *en de verzekeraar betaalt zoodanig aandeel van de geteekende som, als in evenredigheid staat tusschen de beide waarden.*

Nu de Nederlandsche wetgever bepaald heeft, dat de verzekeraar in geen geval den verzekerde kan noodzaken, om ter bepaling van de waarde der beschadigde goederen, deze te verkoopen, ten ware bij de polis anders was bedongen, zal de vraag niet dikwerf te pas komen, op welk tijdstip de waardering der gezonde waarde moet plaats hebben, òf dadelijk bij de lossing, òf wel zoo na mogelijk aan den dag der verkoop van het beschadigde goed.

De vraag kan nogtans voorkomen, wanneer de verkoop bij de polis bedongen is.

In het voorbijgaan moet opgemerkt worden, dat zeer vele verzekeraars de verkoop van het beschadigde goed aanraden, omdat de ondervinding leert, dat de waardering van het beschadigd goed uiterst moeijelijk is, en de deskundigen, uit vrees van den verzekerde te kort te doen, doorgaans het beschadigd goed te laag taxeren, waardoor de verzekeraar te veel betaalt. De gestelde vraag zal dan vooral te pas komen, wanneer het tijdstip van lossing en verkoop eenigzins verwijderd is. Die vraag heeft zich dan ook meermalen voorgedaan bij de Ned. Handel-Maatschappij, wanneer men ter vermijding van kosten overeenkwam het beschadigde goed op de eerstvolgende algemeene veiling dier Maatschappij te verkoopen. Te Amsterdam beweerde men, dat de taxatie der gezonde waarde moest geschieden op het tijdstip der lossing; te Antwerpen en te Rotterdam beweerde

men daarentegen, dat dit zoo na mogelijk aan het tijdstip van den verkoop moest geschieden. Het laatste gevoelen komt mij voor juist te zijn: volgens het eerste toch zoude de verzekeraar de risico van rijzing en daling der markt ondergaan, welke in dien tusschentijd plaats had, hetgeen zoo veel mogelijk vreemd moet blijven aan de overeenkomst van verzekering, daar dit niet behoort tot die gevaren, waarvoor hij verzekerd heeft.

Thans gaan wij over tot de bepaling der schade, welke aan het schip of toebehooren mogt zijn overgekomen.

Bij verzekering op het schip staat de verzekeraar niet in voor de schelmerij van den schipper. Art. 640 W. v. K.

Heeft het verzekerd schip door zeeramp schade geleden, zoo behoeft de verzekeraar slechts twee derden der kosten te betalen, welke tot de reparatie vereischt worden, om het even of deze al of niet hebbe plaats gehad en zulks wel in evenredigheid van het verzekerde tot het onverzekerde gedeelte. Een derde blijft voor rekening van den verzekerde, wegens veronderstelde verbetering van oud tot nieuw. Art. 713 W. v. K.

Het bedrag der kosten van de reparatie wordt bewezen door rekeningen en alle andere middelen van bewijs, des noods door begrooting van deskundigen; en heeft de reparatie niet plaats gehad, dan wordt het bedrag der kosten van reparatie begroot door deskundigen. Art. 714 W. v. K. (1)

Wanneer blijkt, dat door de gedane reparatie het schip

(1) Zie over het geval dat een schipper moedwillig niet heeft laten repareren. Aant. van Mr. Asser c. s., ad. Art. 714 W. v. K.

niet alleen hersteld, maar meer dan een derde in waarde vermeerderd is, zoo betaalt de verzekeraar niet twee derden der gemaakte kosten, maar van deze kosten wordt eerst afgetrokken, hetgeen het schip in waarde vermeerderd is, en dan betaalt hij eerst de nog overige som volgens Art. 713 W. v. K., in evenredigheid van het verzekerde tot het onverzekerde gedeelte. Art. 715 W. v. K.

Die aftrek van een derde voor veronderstelde verbetering van oud tot nieuw, heeft echter geen plaats, wanneer de verzekerde bewijst, dat de reparatie geene verbetering of vermeerdering der waarde van het schip hoegenaamd heeft te weeg gebragt, en wel bepaald, omdat het schip nieuw en op zijne eerste reize de schade heeft geleden, of omdat de schade is aangekomen aan nieuwe zeilen of nieuw scheepsgereedschap, of wel aan ankers, ijzeren ketting-kabels of aan eene nieuwe koperen huid. Art. 716 W. v. K.

Heeft het schip zoo groote schade bekomen, dat de kosten van reparatie drie vierden der waarde van het schip zouden beloopen, zoo moet het schip ten aanzien van den verzekeraar gehouden worden als afgekeurd, en heeft de verzekerde het schip niet geabandonneerd, zoo moet de verzekeraar aan den verzekerde de som betalen, waarvoor hij verzekerd heeft, onder korting van de waarde van het beschadigde schip of wrak. Art. 717 W. v. K.

Die waarde van het beschadigde schip of wrak mag zoowel door deskundigen als door publieke verkoop blijken. Daar het hier te lande steeds gebruikelijk is om bij de polis het regt van abandonnement uit te sluiten, zal de aftrek der waarde van het beschadigde schip of

wrak dus steeds plaats hebben. (1) De verzekeraar is nimmer gehouden meer te vergoeden dan waarvoor hij verzekerd heeft, ook al mogt er meer voor reparatie zijn uitgegeven. Art. 718 W. v. K.

Vrachtpenningen.

Ook bij verzekering op vrachtpenningen staat de verzekeraar niet in voor de schelmerij van den schipper. Art. 640 W. v. K.

Het bedrag der vrachtpenningen wordt bewezen door de chertepartij of cognossementen; bij gebreke van chertepartij en cognossementen, of indien het goederen geldt, aan de scheepseigenaars zelve toebehoorende, wordt het bedrag der vracht door deskundigen begroot. Art. 623 W. v. K.

Vergaat of strandt het schip, zoo wordt de verzekering ingekort voor zooveel het beloop betreft van hetgeen de schipper of de eigenaar van het schip door dat ongeval voor gagie of soldij aan het scheepsvolk en andere onkosten, welke bij behoudene aankomst moeten betaald worden, niet of minder schuldig is. Art. 617 W. v. K.

Bodemerij.

Bij eene verzekering op eenen bodemerijbrief is de verzekeraar niet aansprakelijk voor de schelmerij van den geldopnemer. Art. 659 W. v. K.

Bodemerij uit noodzakelijkheid gesloten, draagt, indien het tegendeel niet uitdrukkelijk is bedongen, geene andere avarij dan de schade, die voortvloeit uit het verlies of uit de vermindering door toevallen op zee. Art. 589 W. v. K.

---

(1) Over de taxatie zie Mr. Asser c. s. ad. Art. 717.

Zoowel met betrekking tot de goederen, als het schip en toebehooren, behoeft de verzekeraar geene avarijen te betalen, wanneer die niet één ten honderd beloopen van de waarde van het beschadigde voorwerp. Bij die berekening mogen de kosten van bezigtiging, begrooting en opmaking niet in aanmerking komen. Overtreft de schade echter 1 pCt., of zooals men zegt, raakt het de verzekering, zoo mogen deze kosten *niet* afgetrokken worden. Partijen mogen hieromtrent echter andere bedingen maken. Art. 719 W. v. K.

Zijn de avarijen eenmaal geregeld, zoo moet de schaderekening, benevens de daartoe betrekkelijke bescheiden, aan de verzekeraars worden overgegeven, en is er een makelaar in werkzaam geweest, zoo moet de makelaar aan den eerst geteekend hebbende verzekeraar de schaderekening overgeven, met eenen door hem geteekenden staat van alle papieren en bescheiden, tot regtvaardiging dier schaderekening dienende.

Zes weken na de mededeeling moeten de verzekeraars het door hen verschuldigde voldoen en zijn na dat tijdsverloop wettelijke interessen verschuldigd. Art. 681 n°. 5 en 721 W. v. K.

HOOFDSTUK VI.

Over het omslaan der gemeene avarij.

Zijn de feiten bewezen, welke tot gemeene avarij aanleiding gaven, zoo moet nog de hoegrootheid daarvan bewezen worden, voor zoo ver deze bij de berekening in aanmerking komt. Eerst behoort alzoo onderzocht te worden, hoeveel in gemeene avarij moet gedragen worden, om ten tweeden na te gaan over welke waarden deze gemeene avarij moet omgeslagen worden.

Voor de begrooting der geworpene goederen geeft de wetgever nog de navolgende bijzondere bepalingen op.

De goederen, welke over boord geworpen zijn, worden begroot volgens den marktprijs van de plaats der ontlading van het schip, na aftrek der vracht, inkomende regten en ordinaire onkosten; hunne aard en gesteldheid worden opgemaakt uit cognossementen, facturen en andere bewijzen. Art. 729 W. v. K. Verwacht wordende winst komt hier niet in aanmerking, alleen dat, wat werkelijk reeds verloren is, wordt vergoed. Het kan gebeuren, dat de goederen bij het cognossement te hoog in waarde waren aangeteekend, in dat geval worden zij slechts vergoed naar hunne wezenlijke waarde. Waren

zij daarin te laag aangeteekend, zoo wordt slechts die lage waarde vergoed. Art. 730 W. v. K. (1)

Goederen, waarvan geen cognossement bij den schipper voorhanden is, of die niet op het manifest der lading staan, worden niet vergoed, indien zij over boord geworpen zijn. Art. 732 W. v. K.

Goederen buiten kennis of toestemming van den inlader op den overloop geplaatst, worden vergoed, zoo zij zijn geworpen of door werping beschadigd; doch alle belanghebbenden hebben verhaal op den schipper en het schip. Art. 733 W. v. K. Die schade is veroorzaakt door de schuld van den schipper, en moet dus door hem vergoed worden. Zij is verhaalbaar op het schip, omdat het schip door de daden van den schipper verbonden wordt. Art. 321, 346 en 349 W. v. K.

Goederen mogen zonder toestemming van den inlader niet op den overloop geplaatst worden. Art. 348 W. v. K. Mr. C. D. Asser c. s. Aant. ad art. 733 W. v. K. beweren, dat eene *mondelinge* toestemming hier voldoende is.

Goederen met toestemming van den inlader op den overloop geplaatst, worden bij werping niet vergoed in avarij grosse.

Bij de vervaardiging der Ned. wetboeken werd het verlangen te kennen gegeven, dat er ook bepalingen mogten gemaakt worden voor scheepsgereedschappen, die niet op het dek behooren te zijn, en sloepen, niet

(1) Zie de beantwoording der vraag, of hier alleen bedoeld wordt eene ter kwader trouw dan wel ook ter goeder trouw gedane opgave? in de Aant. van Mr. Asser c. s. ad art. 730.

behoorlijk vastgesjord; hiervoor moest geene vergoeding worden toegestaan, gelijk Engelsche assuradeurs deze dan ook weigerden. De Regering antwoordde, dat men moest opmerken, dat het laden van koopmanschappen op den overloop van het schip eene *ongeoorloofde* daad is, omdat zulks meestal geschiedt, wanneer in het ruim geene plaats is.

Door het laden op den overloop is derhalve het schip *overladen,* het scheepsvolk wordt daardoor in zijne noodzakelijke verrigtingen belemmerd, en het schip in gevaar gebragt om te stranden of te vergaan.

Indien nu de omstandigheden eene werping noodzakelijk maken, mag men het daarvoor houden, dat zonder lading op den overloop, de scheepsdienst gemakkelijk had kunnen worden verrigt, zonder dat men zich in de verpligting had bevonden om eenige goederen hoegenaamd te werpen; en het is derhalve billijk om eene schadeloosstelling te weigeren aan eene lading, welke in overtreding der gewone regelen is geschied. Van den anderen kant is het niet minder billijk, dat de goederen, op den overloop geladen, *indien zij gered worden,* in de avarij dragen, omdat de overige inladers met grond kunnen aanvoeren, dat het verlies of de beschadiging van hunne koopmanschappen door die overlading kan hebben plaats gehad, en dat eene ongeoorloofde daad geen grond kan opleveren om van de algemeene wet te worden uitgesloten, en zulks is billijk, aangezien de eigenaar dier voorwerpen door het redden derzelve voordeel heeft getrokken. VOORDUIN dl. X bl. 520. Uit dit antwoord volgt analogice, dat goederen, welke in het geheel niet op het dek behoorden te zijn, of daar niet behoorlijk geplaatst waren, evenmin

vergoed worden, en zulks ook niet in de bedoeling lag.

Omtrent de werping van mondbehoeften, kleederen van het scheepsvolk en de dagelijksche kleederen der passagiers, gelijk mede van de voor de verdediging van het schip vereischte ammunitie, heeft nog dit bijzonders plaats, dat de waarde van al hetgeen van dien aard geworpen wordt, vergoed wordt bij omslag *over alle andere goederen,* zonder dat de geworpene goederen zelf in de gemeene avarij dragen. Art. 731 W. v. K.

Is nu de som der gemeene avarijen opgemaakt, zoo moeten ook de waarden bepaald worden, over welke deze avarijen moeten omgeslagen worden. Deze zijn:

1. De waarde van het schip, in den staat waarin hetzelve aangekomen is, met bijvoeging van hetgeen bij vergoeding van gemeene avarij wordt verstrekt.

2. De vracht, onder aftrek van de gagiën en het onderhoud van het scheepsvolk.

3. De waarde van de goederen, welke zich ten tijde van het voorvallen der schade aan boord of in de ligters hebben bevonden, of welke voor de ramp zijn geworpen en vergoed geworden, of wel tot dekking van avarijkosten hebben moeten worden verkocht. (1)

Gemunt geld draagt in de gemeene avarij naar den koers der plaats waar de reis eindigt. Art. 727 W. v. K.

Bij elk dezer waarden moeten wij een oogenblik stilstaan, omdat van de begrooting daarvan veel afhangt. In

---

(1) Soms kan er een omslag plaats hebben over goederen welke niet ingeladen zijn. Zie Art. 466 W. v. K.

M. Pöhls bl. 750 weerlegt dit beginsel en zegt dat het alleen in de Ned. wet gevonden wordt.

het algemeen zoude men kunnen zeggen, het door gemeene avarij verlorene wordt gedragen door hetgeen behouden is, volgens den staat waarin het zich bij de aankomst bevindt. Bij de daarstelling dezer berekening voerde de Nederlandsche wetgever het volgende aan:

De wetsbepalingen en begrippen op dit stuk waren te voren verschillende, daar oudtijds de omslag plaats had op den thans voorgestelden voet; naderhand werd op sommige plaatsen de avarijgrosse gedragen door schip en lading, met vrijstelling eener bijdrage der vracht, ook wel door de lading en het schip of de vracht; terwijl laatstelijk sedert de invoering der Fransche wetgeving de regel werd gevolgd, bij het wetboek van 1830 in Art. 638 vastgesteld, namelijk: de omslag over de waarde van de lading en over de helft van het schip en de helft der vracht.

Men heeft echter de voorkeur gegeven aan den omslag over schip, lading en vracht, onder korting der gagien en het onderhoud van het scheepsvolk, op grond dat de kosten zijn veroorzaakt door eene algemeene ramp, of gemaakt ten behoeve, zoowel van de lading, van het schip als de vracht, en er alzoo geene overwegende reden bestaat om schip en vracht slechts voor de helft te doen dragen. Eindelijk heeft men gemunt geld ook in de avarij doen dragen, omdat de eigenaar van hetzelve evenzeer belang bij het behoud heeft, als die der andere voorwerpen der lading. VOORDUIN dl. X bl. 515.

In de eerste plaats komt nu in aanmerking de waarde van het schip in den staat waarin het behouden is.

Dit zal wel altijd door deskundigen moeten uitgemaakt worden, daar hiervoor geene andere maatstaf a priori is

op te geven, en na elke reis een zeeschip eenigzins verminderd is, en dit door deskundigen alleen kan bepaald worden. Bij die waarde moet ook nog gevoegd worden het regt, hetwelk het schip heeft tot vergoeding van zijne gemeene avarij. Deze beide waarden vereenigd, maken de eerste grondslag uit.

De tweede grondslag is de vracht, doch hiervan moet eerst afgetrokken worden de gagiën en het onderhoud van het scheepsvolk. Deze kosten moesten gemaakt worden om de vracht te kunnen verdienen, en moeten daarom van het bedrag der vracht afgenomen worden; wat dan overblijft kan slechts behouden genoemd worden.

De derde grondslag is de waarde van de goederen, welke zich *ten tijde* van het voorvallen der schade aan boord of in de ligters of booten hebben bevonden, of welke vóór de ramp uit nood zijn geworpen en vergoed geworden, of wel tot dekking van avarijkosten hebben moeten verkocht worden.

De ingeladene goederen worden begroot naar hunne waarde op de plaats der lossing, onder korting van de vracht, inkomende regten, en kosten der ontlading, mitsgaders *der bijzondere avarij gedurende de reis*, ten hunnen laste gevallen. Art. 728 W. v. K.

Waren de goederen in het cognossement naar hunnen aard of hoedanigheid te laag aangegeven, zoo zouden zij nogtans in de schade moeten dragen volgens hunne wezenlijke en hoogere waarde; doch waren zij in het cognossement te hoog opgegeven, zoo zouden zij volgens die te hooge waarde in het cognossement opgegeven in de schade moeten dragen. Art. 730 W. v. K.

Goederen, waarvan geen cognossement aanwezig is,

of die niet op het manifest der lading staan, zoo ook goederen, welke op den overloop van het schip geladen zijn, buiten kennis of toestemming van den inlader, dragen in de gemeene avarij naar hunne wezenlijke waarde, zoo als dit hierboven is opgegeven. Art. 732 en 733 W. v. K.

Wordt het schip door werpen of kappen behouden, doch vergaat het later bij het vervolgen van zijne reis, en worden er dan nog goederen geborgen, zoo dragen die geborgene goederen slechts in de werping naar de waarde, welke zij nu in den geborgenen toestand hebben, nadat daarvan eerst de bergloonen zijn afgetrokken. Art. 735 W. v. K. Het spreekt wel van zelf, dat wanneer het schip vergaan is, in dit geval de omslag over de eerste grondslag ook vervallen is.

Indien, niettegenstaande het werpen van goederen of het kappen van scheepstuigen, het schip vergaat, heeft er geen omslag plaats, en de behouden geblevene of geborgene goederen zijn bevrijd van betaling of vergoeding van geledene schade van de voorwerpen, die geworpen, beschadigd of gekapt zijn. Art. 734 W. v. K.

Mr. Asser c. s. Aant. ad h. l. beweren, dat hetzelfde ook regtens is, wanneer dit heeft plaats gehad om de neming te ontgaan, en het schip nogtans genomen is.

Was het schip en de lading door kappen of andere schade aan het schip toegebragt behouden gebleven, doch waren de goederen naderhand vergaan of geroofd, zoo behoeven deze goederen, welke nu niet zijn aangekomen, ook *niet* in den omslag dier kapping of schade te dragen, Art. 736 W. v. K., doch zij moeten dit wel doen, wanneer zij door schuld of toedoen van den inlader of geconsigneerde zijn verloren gegaan. Art. 737 W. v. K.

De mondbehoeften, kleederen van het scheepsvolk en de dagelijksche kleederen der passagiers, gelijk mede de voor de verdediging van het schip vereischte ammunitie, dragen niet in de schade van het werpen der goederen. Art. 731 W. v. K. De reden daarvan is, omdat men slechts die voorwerpen heeft willen doen dragen, welke in het schip worden overgevoerd, doch geenszins de zoodanige die gedurende de reis verbruikt worden. De krijgs- en mondbehoeften en kleederen der scheepsgezellen zijn dus uitgesloten. Volgens Art. 530 W. v. K. moet iedere passagier voor zijne eigene behoeften zorgen. Wanneer echter zoodanige voorwerpen zijn ingeladen om als lading te worden overgevoerd, dan spreekt het van zelf, dat zij even als andere koopmanschappen in de avarij dragen. VOORDUIN dl. X bl. 519.

De bepaling van Art. 731 W. v. K. moet beperkt opgevat worden; alleen de ammunitie van het schip is vrij, geenszins de kanonnen. Zoo zijn ook slechts de dagelijksche kleederen vrij, niet de kleederen, welke de passagiers mede vervoeren.

Bij onze vroegere wetgevingen had men bijzondere bepalingen voor geld, goud, zilver, juweelen en andere waren van groote waarde en klein volume. De Nederlandsche wetgever heeft dit voetspoor niet gevolgd, maar alleen bepaald, dat gemunt geld in de gemeene avarij draagt naar den koers der plaats waar de reis eindigt. Art. 727 W. v. K. De andere kostbare zaken worden met de goederen gelijk gesteld en naar hunne waarde berekend.

De eigenaar van geworpene goederen, die deze terug bekomt *zonder* eenige schadevergoeding te vorderen, be-

hoeft niet in de gemeene avarij te dragen, welke *na* de werping aan de behouden gebleven goederen zijn overkomen. Art. 740 W. v. K.

De eigenaar eener lading behoeft in geen geval meer in de gemeene avarij te dragen, dan de waarde der goederen, zoo als die is bij hunne aankomst. Het is een uitvloeisel van dat groote beginsel in het zeeregt, dat men slechts verliezen kan, hetgeen men aan het zeegevaar heeft blootgesteld, nimmer meer. Hierop zijn slechts wegens redenen van billijkheid weinige uitzonderingen toegestaan, welke tegen de goede trouw zouden strijden, zoo moet de eigenaar der lading aan den schipper die kosten vergoeden, (voor zoo ver die op de goederen niet kunnen verhaald worden), welke na het vergaan van het schip of de opbrenging en aanhouding der goederen, door hem ter goeder trouw, zelfs zonder last, zijn gedaan, om van het vergane iets te redden of de opgebragte goederen te reclameren, al ware zulks zonder goed gevolg. Art. 738 W. v. K.

Na onderzocht te hebben, welke avarijen als gemeene avarijen worden beschouwd, hoe zij worden begroot en over welke waarden zij worden omgeslagen, moet nog onderzocht worden waar ter plaatse en door wie de dispache (zoo noemt men het stuk waarin de berekening en verdeeling der gemeene avarij staat aangeteekend) moet opgemaakt worden, om daarna nog met een enkel woord te gewagen, welke waarborgen de schipper voor de gemeene avarij heeft en over de verjaring.

In den regel moet de dispache opgemaakt worden ter plaatse waar de reis eindigt. Is dit eene Nederlandsche haven, zoo moet ook het Nederlandsche regt bij die be-

rekening en verdeeling gelden; doch in eene buitenlandsche haven, moet het buitenlandsche regt gevolgd worden. Partijen mogen daaromtrent echter andere bedingen maken en bepalen, dat dit steeds hier te lande zal moeten plaats hebben. Art. 722 W. v. K.

Dit laatste is nog al gebruikelijk, wanneer onze schepen naar de Nederlandsche colonien eene reis heen en terug maken. In andere gevallen is dit minder raadzaam, daar, bij eene uitreis naar eene vreemde haven, het beter is de gebruiken daar ter plaatse te volgen, omdat daar ook de afrekening tusschen schip en lading zal moeten plaats hebben, en het incasseren der gelden dan ook gemakkelijker zal gaan, dewijl dit gegrond zal zijn op de wetten van de plaats, waar men zich bevindt.

Bij de discussien over deze bepalingen, verlangde de Heer Beelaerts van Blokland, dat de gemeene avarij in eene vreemde haven door den Ned. consul werd opgemaakt, Voorduin dl. X bl. 510 en 512; doch de Regering antwoordde daarop, dat de doelmatigheid van dit art. reeds bij de vorige memorie van toelichting was betoogd, doch dat zij moest aanmerken, dat de regtsmagt der consuls niet bij dit artikel is *uitgesloten*, daar b. v. in de Schalen van de Levant die taak aan dezelve gerustelijk kan blijven opgedragen, vermits de uitspraken der consuls zoowel aldaar, als van die in Turkije, aan een hooger beroep zijn onderworpen. Het is echter ongeraden om steeds het benoemen der experten en het homologeren der avarij grosse aan de consuls *noodwendig* toe te vertrouwen, omdat een enkel persoon, die niet zelden koopman en dikwerf geen geboren Nederlander is, de vereischte onzijdigheid zoude kunnen missen. Voorduin dl. X bl. 511.

Is nu de reis geëindigd en moet de omslag hier te lande opgemaakt worden, zoo moeten de bovengestelde regelen voor de dispache in acht genomen worden.

Bij het staken der reis binnen dit land of bij stranding der schepen alhier, wordt de dispache opgemaakt ter plaatse van waar de schepen binnen dit land zijn vertrokken of hadden moeten vertrekken. Art. 723 W. v. K. Bij eene geheele staking der reis onder weg, of verkooping van de lading in eene noodhaven, beide buiten dit land voorvallende, zoo geschiedt dit ter plaatse van die staking of verkoop. Art. 725 W. v. K.

Teregt wordt dit door Mr. C. D. Asser c. s. in hunne Aant. ad h. l. ook uitgestrekt tot den verkoop van het schip wegens onbevaarbaarheid. Art. 376 W. v. K.

In deze laatste gevallen wordt de waarde der goederen, over welke de avarij wordt omgeslagen, eenigzins anders berekend.

Bij staking of stranding hier te lande wordt de prijs der ingeladene goederen bepaald naar de waarde, die zij ten tijde der inlading hebben gehad, met de onkosten tot aan boord, de premie van assurantie daar niet bijgerekend, en in geval de goederen beschadigd zijn, naar hunne wezenlijke waarde.

Bij staking of verkoop buiten 's lands, en zoo de avarij daar ter plaatse niet is kunnen worden opgemaakt, alsdan wordt de prijs, die de goederen onder weg waardig zijn, of ter plaatse der verkooping zuiver hebben opgebragt, als het dragend kapitaal berekend. Art. 728 W. v. K.

De omslag en de verdeeling der avarij geschiedt op verzoek van den schipper, Art. 724 W. v. K., of wel zoo de schipper daarin nalatig is, door de eigenaars van het

schip of de goederen. Hoewel Art. 726 W. v. K. dit regt aan de eigenaars van het schip of de goederen uitdrukkelijk geeft bij staking of verkoop buiten 's lands, zoo moet dit mijns inziens ook tot andere gevallen uitgestrekt worden, omdat ieder belanghebbende het regt heeft om uit de gemeenschap te geraken. Zie ook Mr. C. D. ASSER c. s. aant. ad Art. 726.

De schadeloosstelling van den schipper voor dit verzuim is voor hen niet steeds een voldoende waarborg.

De schipper en de partijen benoemen de deskundigen, door wien zij willen, dat de dispache opgemaakt worde. Die deskundigen behoeven dus noch procureurs, noch notarissen, noch advokaten te zijn, maar der zake kundigen, die weten, wat volgens de Nederlandsche wet al of niet tot de gemeene avarij behoort, en hoe dit moet omgeslagen worden; kennis van het regt zal daarvoor wel steeds onontbeerlijk zijn.

Kunnen partijen het over die deskundigen niet eens worden, zoo worden deze benoemd op verzoek van een der partijen, nadat de andere partijen behoorlijk zijn gedagvaard, Art. 317 W. v. Burg. Regtsv., door de Arrondissements-Regtbank der plaats, waar hier te lande deze verrekening en verdeeling moet geschieden. (1)

De regtbank benoemt dan personen die zij daarvoor

---

(1) Is de particuliere en gemeene avarij zoo met elkander vereenigd dat zij niet afzonderlijk kunnen opgemaakt worden, dan moeten de dispacheurs deze als eerlijke lieden verdeelen en scheiden naar gemoede. COUR DE RENNES, 28 Mars 1827.

DALLOZ, t. XVIII Droit maritime p. 511 n°. 1209.

Zoo ook M. PÖHLS, Bnd. II bl. 742.

geschikt oordeelt, in ongelijken getale, omdat het raadzaam is dat er eene beslissende meerderheid moet zijn, doch niets verhindert om er slechts één te benoemen. Hier is dezelfde ratio legis als bij de scheidslieden.

Binnen acht dagen nadat de deskundigen, hetzij door partijen, hetzij door de regtbank zijn benoemd, moeten de Schipper, of bij gebreke van dien, de scheepsreeders ter griffie der Arrondissements-Regtbank overleggen:

1°. Het manifest der lading, inhoudende het getal, de merken en nommers der koopmanschappen, den naam der bevrachters, inladers en van degenen aan welke de koopmanschappen zijn geconsigneerd.

2°. Den staat en de grootte van het schip, en melding van de verdiende vracht.

In denzelfden tijd moeten de eigenaars der lading ter griffie overleggen eenen staat der waarde, welke de goederen, zoo ten tijde der lading als ten tijde der lossing, hadden. Partijen moeten des gevorderd de waarheid van den inhoud der door haar overgelegde stukken met eede bevestigen. Art. 318 W. v. Burg. Regtsv.

Voor dat die deskundigen hunne werkzaamheden beginnen, moeten zij worden beëedigd voor de regtbank. De stukken, ter griffie nedergelegd, worden hun daartoe door den griffier tegen bewijs van ontvangst overgegeven. Zij gaan met die werkzaamheden voort, zelfs dan, wanneer eene der partijen hare stukken niet ter griffie mogt hebben nedergelegd. Art. 319 W. v. Burg. Regtsv.

Hebben zij daarna hun werk volbragt, zoo leveren zij hun verslag met de door hen ontvangene stukken ter griffie in.

De eerst gereede partij mag nu van die dispache

homologatie verzoeken bij de regtbank, welke, partijen gehoord of behoorlijk opgeroepen zijnde, zal vonnissen of homologeren. Art. 320 W. v. Burg. Regtsv. en 724 W. v. K.

Het ligt in den aard der zaak dat de regtbank die homologatie weigert, wanneer zij na onderzoek bevindt, dat de dispache niet behoorlijk is opgemaakt. Zie M. Pöhls, Bnd. II bl. 746.

Moet de dispache buiten 's lands worden opgemaakt, zoo moet men de regelen volgen, welke daar gebruikelijk zijn. Art. 711 W. v. K.

Is de dispache nu hier te lande opgemaakt, zoo moeten schip, vrachtpenningen en goederen in de gemeene avarijen dragen en de eigenaars deze voldoen, zoo als daarbij staat aangeteekend; de goederen zijn daarvoor verbonden.

Hoewel de schipper de goederen niet aan boord mag houden voor de gemeene avarij, zoo heeft hij toch het regt om den opslag en de bewaring onder eenen derde te vorderen, tot dat deze voldaan is, en indien de goederen bederfelijk zijn, mag hij den verkoop vorderen.

Kan de gemeene avarij niet spoedig begroot worden, zoo heeft hij regt om te vorderen, dat eene billijke som ter bepaling van den regter, daarvoor inmiddels onder geregtelijke bewaring gesteld worde. Art. 487 W. v. K.

Slechts één geval is er, dat het aandeel, vergoed en betaald, in de gemeene avarij moet teruggegeven worden; wanneer namelijk de eigenaars van geworpene goederen, nadat deze aan hen vergoed zijn, ze later terug bekomen, dan moeten zij terug geven hetgeen zij ontvangen hebben, onder aftrek der schade, onkosten en berg-

loonen. Deze teruggegevene gelden worden dan genoten door het schip en de belanghebbenden, in dezelfde evenredigheid, als zij in de schade der werping hebben gedragen. Art. 739 W. v. K.

Alle aanspraak tusschen de belanghebbenden tot den omslag bij wege van gemeene avarij vervalt twee jaren na het eindigen der reis. Art. 744 W. v. K.

Ook vervalt alle aanspraak tegen den schipper en de verzekeraars, wegens schade aan de ingeladene goederen overgekomen, indien zij zonder bezigtiging en begrooting der schade, op de wijze bij de wet voorgeschreven zijn aangenomen, en in geval niet uiterlijk van de schade bleek, de bezigtiging en begrooting niet heeft plaats gehad binnen den tijd bij de wet bepaald. Art. 746 W. v. K.

Die tijd is bepaald in Art. 712 W. v. K. Is dit uiterlijk zigtbaar, zoo moeten de bezigtiging en begrooting geschieden, vóór dat zij onder het beheer van den geconsigneerde zijn gekomen. Is het uiterlijk niet zigtbaar zoo mag dit geschieden, nadat zij onder het beheer van den geconsigneerde zijn gekomen, mits binnen driemaal vier en twintig uren na de lossing.



HOOFDSTUK VII.

Proeve eener dispache.

Hier is hetzelfde voorbeeld genomen als hetwelk door PARDESSUS wordt opgegeven in zijn *Cours de droit Commercial,* t. II n°. 749, *ed. Bruxelles de Tarlier* 1833. Wij zullen echter, in plaats van het schip van Bordeaux naar Martinique te laten zeilen, het eene reis laten doen van Rotterdam naar Curaçao, en aannemen dat overeengekomen is, dat de dispache volgens Nederlandsch regt te Curaçao moest geschieden, hetgeen men overeenkomen mag volgens de uitdrukkelijke bepaling van Art. 722 W. v. K.

Door zoo te handelen kan men bij vergelijking zien, tot welke verschillende uitkomsten de Fransche en Nederlandsche regtsbeginselen leiden. Gemakshalve zullen wij hier de franken voor guldens aannemen, de cijfers spreken dan beter.

Het schip *Hendrik IV* is vertrokken van Rotterdam den 25sten April 1853 naar Curaçao en den 27sten beloopen door een storm, waarin het genoodzaakt is geweest tot behoud van schip en lading te werpen, zoowel van de koopmanschappen als van het scheepstoebehooren.

De noodzakelijkheid om de schade en de verliezen, ten gevolge van den storm en de werping, te herstellen, heeft den schipper gedwongen om binnen te loopen in Corunna als noodhaven den 28sten April, in welke noodhaven het schip gebleven is tot den 28sten Mei, toen het vertrokken is om de reis te vervolgen. Den 10den Junij is het schip aangevallen door eenen zeeroover. Twee uren heeft men weerstand geboden, waarin de scheepsofficier PIERRE gedood is, en de matroos LOUIS gewond, aan welke wond hij is gestorven na eene ziekte van twintig dagen; toen werd het schip bijna zonder verdediging, en moest men het schip aan den zeeroover overgeven, die het vrijgegeven heeft tegen een rantsoen, bestaande in koopmanschappen. Den 21sten Junij toen het schip zijne reis vervolgde, kreeg men weder eenen zeeroover in het gezigt, die het schip met gunstigen wind vervolgde. Alle middelen om den zeeroover te ontloopen schenen ijdel, daarom liet men de sloep te water om te redden wat mogelijk was, maar eensklaps draait de wind, en de schipper voedt hoop om het schip te kunnen redden door alle zeilen bij te zetten. De sloep werd gekapt, daar de tijd niet toeliet om deze binnen te halen. Hierdoor is het schip werkelijk den zeeroover ontloopen, doch door de hevigheid van den wind zijn twee zeilen verscheurd en is een mast gebroken. Het schip, na zoo vele onheilen op zee is eindelijk te Curaçao binnengeloopen, waar behoorlijk scheepsverklaring is afgelegd. (1)

---

(1) Volgens Ned. regt zal het raadzaam zijn deze verklaring wat te omschrijven.

De geheele avarij gros is *f* 272036.22 behalve de vracht van de geworpene goederen, slechts *pro memoria* uitgetrokken. Deze gemeene avarij moet nu gedragen worden door de gezamenlijke waarde van *f* 559400.00, en is dus 48 $^{63}/_{100}$ pCt., hetgeen maakt voor

het schip voor 48 $^{63}/_{100}$ pCt. van *f*	63200	*f* 30734	16
de vracht „ „ „ „ „	43200	„ 21008	16
JEROME „ „ „ „ „	10000	„ 4863	—
ANDRÉ „ „ „ „ „	31500	„ 15318	45
SIMON „ „ „ „ „	22500	„ 10941	75
RENÉ „ „ „ „ „	78000	„ 37931	40
JACQUES „ „ „ „ „	62500	„ 30393	75
HENRI „ „ „ „ „	25000	„ 12157	50
JULIE „ „ „ „ „	7500	„ 3647	25
JEAN „ „ „ „ „	75000	„ 36472	50
NICOLAS „ „ „ „ „	125000	„ 60787	50
GUILLAUME „ „ „ „ „	16000	„ 7780	80
Totaal . .		*f* 272036	22

Zij, die in de gemeene avarij dragen moeten, en zelf geene schade of gemeene avarij ondervonden hebben, of daarvoor moeten schadeloos gesteld worden, moeten hun geheel aandeel in de gemeene avarij dragen, zonder iets te mogen aftrekken. Zij, die gemeene avarij geleden hebben, mogen hetgeen aan hen vergoed moet worden compenseren en aftrekken van hetgeen zij zelf moeten voldoen.

Alzoo is het schip schuldeischer voor *f* 8200, doch moet betalen *f* 30734.16, blijft alzoo schuldig *f* 22534.16.

De vrachtpenningen moeten betalen *f* 21008.16.

JEROME is schuldeischer voor *f* 10000, doch moet betalen *f* 4863, heeft alzoo per resto te vorderen *f* 5137.

ANDRÉ is schuldeischer voor *f* 9000, doch moet betalen *f* 15318.45, alzoo per resto schuldig *f* 6318,45.

SIMON is schuldeischer voor *f* 4500, doch moet betalen *f* 10941.75, alzoo per resto schuldig *f* 6441.75.

RENÉ is schuldeischer voor *f* 25000, doch moet betalen *f* 37931.40, alzoo per resto schuldig *f* 12931.40.

JACQUES is schuldeischer voor *f* 2500, doch moet betalen *f* 30393.75, alzoo per resto nog schuldig *f* 27893.75.

HENRI is schuldeischer voor *f* 10000, doch moet betalen *f* 12157.50, alzoo per resto nog schuldig *f* 2157.50.

JULIE heeft niets af te trekken en is schuldig *f* 3647.25.

JEAN is schuldeischer voor *f* 75000, doch moet betalen *f* 36472.50, heeft alzoo nog te vorderen *f* 38527.50.

NICOLAS is schuldeischer voor *f* 125000, doch moet betalen *f* 60787.50, heeft alzoo nog te vorderen *f* 64212.50.

GUILLAUME heeft niets af te trekken en is schuldig *f* 7780.80.

De wezenlijke uitbetalingen zijn dus:

Het schip	voor	*f*	22534.16
Vrachtpenningen	„	„	21008.16
ANDRÉ	„	„	6318.45
SIMON	„	„	6441.75
RENÉ	„	„	12931.40
JACQUES	„	„	27893.75
HENRI	„	„	2157.50
JULIE	„	„	3647.25
GUILLAUME	„	„	7780.80
		Totaal *f*	110713.22

De wezenlijke ontvangsten zijn:

JEROME	*f*	5137.—
JEAN	„	38527.50
NICOLAS	„	64212.50
Voor de ammunitie en mondbehoeften . .	„	1000.—
Gagiën en onderhoud in de noodhaven	„	1000.—
Gagiën van den gehuurden Scheepsofficier	„	225.—
Expertise	„	575.—
Saldering	„	36.22
	Totaal *f*	110713.22

De wezenlijke uitbetalingen en ontvangsten met elkander overeenkomende blijkt daaruit, dat de gemaakte avarijverdeeling juist is.

HOOFDSTUK VIII.

REGTSBRONNEN

Voor de geschiedenis der Nederlandsche wetgeving op de avarijen.

ADRIAEN VERWER, Nederlantsch Seerechten, avarijen en bodemerijen. Amst. 1764.

Mr. QUINTYN WEYTSEN, tractaet van 't recht der Nederlantsche avarijen.

H. DE GROOT, Inleiding tot de Hollantsche rechtsgeleerdheid, boek III deel 29, van die lijf of goed hebben op eenen bodem en van avarij.

Mr. W. SCHORER, vertaald en vermeerderd door Mr. J. E. AUSTER, aanteekening te dezer plaats.

D. G. VAN DER KEESSEL, theses selectae, op gezegde plaats van H. DE GROOT.

LOCCENIUS, de jure maritimo.

VINNIUS, ad Peckium in tit. Dig. et Cod. de re nautica.

ROCCUS, tractaat van schepen, vrachtgelden en asseurantien, vertaald door FEITAMA.

LELONG, grondstellingen van het zeeregt.

HOLLANDSCHE CONSULTATIEN EN ADVYSEN, op het woord avarije.

C. VAN BYNCKERSHOEK, quaestiones juris privati, lib. IV, Caput XVIII en XXIV.

VOET, ad tit. Dig. de lege Rhodia de jactu.

VAN ZURCK, Codex Batavus op het woord Avarij.

Mr. J. VAN DER LINDEN, Regtsgeleerd, practicaal en koopmans handboek.

Mr. J. M. BARELS, advijsen over den koophandel en zeevaart.

M. J. G. BIBEN, Bijdrage tot de geschiedenis van het Oud Nederlandsche zeeregt in de Bijdragen tot Regtsgeleerdheid en wetgeving. Uitgeg. door Mr. DEN TEX en VAN HALL, dl. 3 bl. 232 en 469.

Mr. C. A. DEN TEX, over handschriften van Oud Nederlandsch zeeregt in de genoemde Bijdragen, dl. III bl. 510 en dl. V, bl. 33 en 171.

J. M. PARDESSUS, Collection des lois maritimes antérieures au XVIII Siècle. Paris 1828.

N. OLIVIER, het zeeregt van vroegeren en lateren tijd. 's Hage 1831.

Mr. P. VAN DER HOEVEN, Bijdragen tot de geschiedenis van het Nederlandsche zeeregt en de manier van procederen in dergelijke zaken, bijzonder met betrekking tot de stad Rotterdam, in de Ned. jaarboeken voor Regtsgeleerdheid en wetgeving. Uitgeg. door Mr. DEN TEX en VAN HALL, dl. II bl. 553, dl. III bl. 487 en dl. IV bl. 29.

Mr. G. A. C. DE JONGE, diss. jur. inaug. continens historiam juris mercatorii Belgii Septentrionalis usque ad annum 1811 quo jus Francicum apud nos fuit introductum. Lugd. Bat. 1842.

Voor het hedendaagsche Nederlandsche regt.

Mr. J. C. VOORDUIN, Geschiedenis en beginselen der Nederlandsche wetboeken, dl. X.

Mr. DONKER CURTIUS VAN TIENHOVEN, Opinions énoncées lors de la discussion sur le projet du code de commerce. A Dordrecht chez BLUSSÉ ET VAN BRAAM 1826.

Jonkh. Mr. D. HOOFT, Jbz., verzameling van advijsen over het wetboek van koophandel. Amsterdam bij C. A. SPIN 1826.

WETBOEK VAN KOOPHANDEL, vergeleken met het Romeinsche en Fransche regt, onder toezigt van Mr. S. P. LIPMAN. Te Amsterdam bij P. MEIJER WARNARS en J. C. VAN KESTEREN 1839.

Mr. A. DE PINTO, Handleiding tot het wetboek van koophandel. 's Gravenhage J. BELINFANTE.

WETBOEK VAN KOOPHANDEL, met aanteekeningen van Mrs. C. D. ASSER, W. E. J. BERG VAN DUSSEN MUILKERK, M. H. GODEFROI, J. W. TYDEMAN en J. DE VRIES, Jr. Amsterdam JOHANNES MULLER 1845.

Mr. J. S. VERNÈDE, Handleiding tot de Nederlandsche wetgeving.

Mr. D. LEON, de regtspraak van den Hoogen Raad van 1 Oct. 1838 tot 1 Sept. 1850, (Wetboek van koophandel) dl. II. 's Gravenhage Gebr. BELINFANTE 1853.

Handboek voor de leer der avarijen, vooral voor die der avarij grosse door Mr. J. A. MOLSTER. Amsterdam Gebr. KRAAY 1856. (*Zooals de Schrijver in de Voorrede zegt is het eene omwerking van* Dr. C. TH. VON SODEN. Havarie Angelegenheiten.)

Voor het hedendaagsche Fransche regt.

Code de Commerce.

Code de Commerce expliqué par ses motifs et des exemples par A. Rogron.

Esprit du Code de Commerce par Locré, 10 vol. en 8°.

Dageville, Commentaire du Code de Commerce. Paris 1827, 4 vol. en 8°.

Institutes du droit Commercial par Delvincourt. 2 vol. en 8°.

Exposition raisonnée de la législation Commerciale et examen critique du Code de Commerce par E. Vincens, 3 vol. en 8°.

Pailliet, Manuel du droit francais.

J. M. Pardessus, Cours de droit Commercial, 3 vol. en 8°.

Merlin, in voce avarie.

Dalloz, Répertoire methodique et alphabetique de législation, de doctrine, et de jurisprudence, t. XVIII.

Droit maritime.

Le nouveau Valin ou Code Commercial maritime par Sanfourche Laporte. Revu et approuvé par Boucher ed. par Becane, 2 vol. en 8°. Poitiers 1828.

Pothier, traité du contrat à la grosse et du contrat d'assurance, edit. par Estrangin, 1 vol. en 8°. Marseille.

Traité des assurances et des contrats à la grosse par Emerigon. Conferé et mis en rapport avec le Nouveau Code de Commerce et de la jurisprudence par Boulay Paty, 2 vol. en 4°. Rennes 1827.

Boulay Paty, Cours de droit Commercial maritime, 4 vol. en 8°. Paris 1834.

TRAITÉ des avaries particulières sur marchandises par DELABORDE. Paris 1838. 1 vol. en 8°.

FREMERY, Etudes de droit Commercial. Paris 1833.

POUGET, Dictionnaire de l'assurance.

Voor het hedendaagsche Duitsche regt.

MENO PÖHLS, Darstellung des gemeinen Deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts für Juristen und Kaufleute. Hamburg 1828. 4 Bände in 8°.

(Dit werk kenschetst zich daardoor, dat het ook de regtsbeginselen van andere volken opgeeft en toelicht.)

WILHELM BENECKE, System des Assekuranz und Bodemereiwesens. Herausgegeben von VINCENT NOLTE. Hamburg 1851.

(Ook in dit werk worden de verschillende wetgevingen vergeleken.)

CARL VON KALTENBORN, Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts. 2 Bände in 8°. Berlin 1851.

Voor het hedendaagsche Engelsche regt.

NIC. MAGENS, Essay on insurances. Londen, 2 vol. in 4°.

SAM. MARSHALL's Treatise on the laws of insurance. London, 2 vol. in 8°.

WISKETT, a complete digest of the theory laws and practice of insurance. London, in folio.

STEVENS, Essay on avarage, 1 vol. in 8°. London 1835.

PARK, A System on the law of Marine insurance, 2 vol. in 8°.

Voor het hedendaagsche Amerikaansche regt.

WILL. PHILIP, a treatise on the laws of insurance. Boston 1854. 2 vol. in 8°.

A TREATISE on the Law of Marine insurance and average with References to the American cases and the later continental authorities bij JOSEPH ARNOULD esq. of the middle temple, Barrister at Law and late fellow of Wandham College. Oxford 1848. London W. BENNING AND C°. 2 vol. in 8°.

Algemeen Zeeregt.

J. J. ABBINK, Het zeeregt en de zee-assurantie-wetten aller volken. Amsterdam, WEYTINGH EN VAN DER HAART 1847.



